

EXPUNERE DE MOTIVE

Legea nr 82/1998 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor, stipulează la art. 47 al. 4 că “pentru ocuparea zonei drumurilor, a podurilor, pasajelor, viaductelor, tunelurilor, prin amplasarea supratrană sau subterană a unor construcții, instalații sau panouri publicitare acceptate de administrația drumurilor, se aplică tarife de utilizare, care se constituie ca venituri la dispoziția administratorului, respectiv pentru administrarea, exploatarea, întreținerea, repararea și modernizarea drumurilor publice.”

În cei 9 ani care au trecut de la adoptarea acestui act normativ, în România au avut loc o serie de transformări mai mult sau mai puțin pozitive în toate sectoarele de activitate, dar în infrastructura rutieră proiectele și programele de dezvoltare, ale guvernelor care s-au succedat la conducerea țării, nu au evoluat la nivelul așteptărilor participanților la trafic, fie autohtoni, fie din afara granițelor. Nici programele de preaderare ale Uniunii Europene, având printre priorități îmbunătățirea drumurilor din mediul rural și în special pe cele care facilitează accesul la rețeaua județeană și națională și nici programele guvernamentale, modeste comparativ cu necesitățile din teren, nu au înregistrat rezultate semnificative, nici pe drumurile comunale, nici pe cele județene sau naționale.

La începutul acestui an, România a devenit stat membru al Uniunii Europene, alături de țările Europei Occidentale, și una din principalele probleme cu care se confruntă este inexistența unei infrastructuri de transport rutier fiabilă. Realitatea este dramatică în comparație cu standardele și cerințele noilor parteneri europeni în acest domeniu: o rețea de drumuri comunale, județene și naționale subdimensionată față de cerințele actuale - după 1990, intensitatea traficului a crescut aproape exponențial -, dar și nemodernizată, majoritatea drumurilor fiind depășite din punct de vedere al capacității portante (întrucât acestea au fost proiectate prin anii '70, pentru capacități portante cu mult reduse față de gabaritele depășite care traversează în ziua de astăzi drumurile noastre), fapt ce necesită lucrări de consolidare și ranforsare, care sunt costisitoare din punct de vedere financiar.

Această stare de fapt a infrastructurii rutiere a țării noastre a condus de multe ori la pierderi economice prin îndepărtarea investitorilor ale căror pretenții țin în primul rând de calitatea drumurilor și accesibilitatea către alte căi și mijloace de transport, iar dacă lucrurile nu vor fi schimbate în viitorul apropiat, România va pierde în continuare.

În tot acest timp administrațiilor publice locale le-au fost încredințate, prin procesul de descentralizare, o serie de activități noi din domenii precum învățământ, sănătate, social : astfel, din fondurile alocate de Guvern, cu țârâita și după criterii aleatorii, dar mai ales din veniturile proprii, consiliilor județene și locale le-a fost imposibil să susțină financiar activitățile de exploatare și menținere în bună stare a drumurilor, care sunt într-un proces avansat de degradare, investițiile noi fiind extrem de reduse. **În majoritatea județelor țării, participanții la traficul rutier reclamă o infrastructura rutieră proastă, depășită atât din punct de vedere al capacității portante dar și din punct de vedere al traficului autovehiculelor : un exemplu, deloc singular, este județul Dâmbovița cu o rețea de drumuri comunale în fază avansată de degradare în proporție de 80%, iar cea de drumuri județene în proporție de 70%, la care se adaugă cea de drumuri naționale care se apropie de 50%. Și aproape invariabil se invocă lipsa fondurilor sau insuficiența acestora, astfel că se impune utilizarea mai judicioasă și mai eficientă a fondurilor care se acumulează din diverse surse, de către administratorii direcți ai drumurilor: fie ministerul de resort, fie consiliile județene și locale – singurii care cunosc problemele locale și modul de rezolvare. Este nevoie deci de o descentralizare și la nivelul finanțării și nu numai a activității în sine.**

În acest context, prevederile art. 47 al. 4, au ajuns să fie în contradicție cu ceea ce enunță, dar și cu procesul de descentralizare totală al sectoarelor de activitate – înțelegând aici, descentralizarea atât a activității în sine dar și a fondurilor ce decurg din administrarea acestor activități - și nu în ultimul rând chiar cu « Politica în domeniul transporturilor » a Guvernului României, a cărei « Strategie în domeniul infrastructurii rutiere » vizează 3 componente și anume « satisfacerea deplină a utilizatorului , interconectarea și interoperabilitatea rețelei de drumuri din România cu rețeaua de drumuri din UE și corelarea dezvoltării rețelei de drumuri publice cu prioritățile dezvoltării economice a

României ; dezvoltarea rețelei de drumuri publice din România și îmbunătățirea indicilor calitativi (densitate, lungime, îmbrăcămînți moderne), se va face în **condiții de siguranță și confort**, asigurându-se protecția mediului ». În sprijinul acestei afirmații stă faptul că, din 1998 și până astăzi, conform art. 47 al. 4 din Legea nr. 82/1998, s-au acumulat în bugetul central, sume importante de bani pentru « **administrarea, exploatarea, întreținerea, repararea și modernizarea** drumurilor publice », dar realitatea confirmă că niciodată nu au ajuns în totalitate la destinația precizată - proiecte și programe care să conducă la o infrastructură rutieră modernă -, ci probabil la cu totul alte domenii.

În consecință, trebuie reglementată această prevedere, în sensul în care a fost gândită și anume ca aceste sume de bani, rezultate din amplasarea supraterană sau subterană a unor construcții, instalații sau panouri publicitare în zona infrastructurii rutiere, să fie încasate de către autoritatea publică care administrează drumul public pe care s-a săvârșit contravenția, respectiv Ministerul Transporturilor pentru drumurile naționale, consiliile județene pentru drumurile județene și consiliile locale pentru drumurile comunale, dar aceste sume să constituie într-adevăr, în totalitate **o sursă obligatorie** de finanțare, în bugetul respectivei autorități, a lucrărilor de întreținere, reparații și modernizare a drumurilor publice aflate în patrimoniul acestora.

De aceea, considerăm imperios necesară și oportună modificarea art. 47, alineat (4) din Legea nr. 82/1998, prin înlocuirea formulării actuale: *“Pentru ocuparea zonei drumurilor, a podurilor, pasajelor, viaductelor, tunelurilor, prin amplasarea supraterană sau subterană a unor construcții, instalații sau panouri publicitare acceptate de administrația drumurilor, se aplică tarife de utilizare, care se constituie ca venituri la dispoziția administratorului, respectiv pentru administrarea, exploatarea, întreținerea, repararea și modernizarea drumurilor publice. Se exceptează perceperea de tarife de utilizare de către administratorii drumului, dacă amplasarea se realizează pe zonele de protecție unde aceștia nu sunt deținători. Perceperea și folosirea acestor tarife de utilizare a zonelor de protecție proprietate privată se realizează de către deținătorul terenului respectiv.”*

cu următoarea formulare: „Pentru ocuparea zonei drumurilor, a podurilor, pasajelor, viaductelor, tunelurilor, prin amplasarea supratrană sau subterană a unor construcții, instalații sau panouri publicitare acceptate de **administratorii drumurilor**, se aplică tarife de utilizare aprobate de către administrator, iar sumele încasate se constituie venit al Ministerului Transporturilor, consiliilor locale sau județene, după caz, venit ce va fi utilizat exclusiv pentru administrarea, exploatarea, repararea, întreținerea și modernizarea drumurilor aflate în administrarea acestora. Se exceptează perceperea de tarife de utilizare de către administratorii drumului, dacă amplasarea se realizează pe zonele de protecție unde aceștia nu sunt deținători. Perceperea și folosirea acestor tarife de utilizare a zonelor de protecție proprietate privată se realizează de către deținătorul terenului respectiv.”

Inițiatori: Deputat PSD – Victor Sanda

Deputat PSD - Dumitru

Deputat - Bedeluc

Victor Sanda

DUSA MIRCEA

Deputat PC

NITULESCU TEODOR

Deputat PSD DE VILCEA

AUREL VLADOIU