

## NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Menținerea în exploatare a rețelei de drumuri naționale la parametri tehnici care să garanteze condițiile de siguranță a circulației rutiere, execuția lucrărilor necesare pentru reparații efectuate în scopul prevenirii degradării, precum și lucrările de reabilitare și modernizare pentru alinierea acestora la standardele europene, implică un volum foarte mare de resurse financiare.

Constituirea și utilizarea Fondului special al drumurilor publice și utilizarea sa în scopul completării resurselor financiare necesare execuției lucrărilor de dezvoltare și modernizare a drumurilor naționale și locale a devenit, după anul 1996, o necesitate în cadrul activității de administrare și exploatare a drumurilor publice determinată de starea de degradare avansată a acestora.

Datorită reducerii alocațiilor bugetare în anul 2000, se impune asigurarea unor venituri suplimentare la Fondul special al drumurilor publice, prin modificarea Legii nr. 118/1996, din care să fie finanțate lucrările de reparații capitale și de întreținere curentă a drumurilor. În lipsa unor asemenea reparații există pericolul iminent al producerii unor grave accidente rutiere datorate stării drumurilor, cunoscut fiind că, din punct de vedere tehnic, acestea sunt afectate datorită temperaturilor scăzute din timpul iernii și a deteriorării lor de către utilajele de dezăpezire.



Aplicarea prevederilor Legii nr.118/1996 a determinat o schimbare importantă și în sectorul de finanțare a lucrărilor de întreținere, construire, modernizare, reabilitare și exploatare la drumurile naționale și drumurile locale.

Anual s-a constatat că veniturile prevăzute a fi încasate nu s-au realizat integral și la timp, determinând întâzieri în execuția programelor de lucrări și în asigurarea menținerii viabilității și operabilității rețelei de transport rutier național.

Constatându-se aceste aspecte negative, Legea nr.118/1996 a fost modificată prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr.20/1998 (aprobată prin Legea nr.164/1998), prin Ordonanța Guvernului nr.72/1998 și Ordonanța Guvernului nr.110/1999.

În aplicarea prevederilor art.4 alin.2 lit a) din Legea nr.118/1996, cu privire la cota de 5% calculată asupra prețului cu ridicata, exclusiv accizele, pentru autovehiculele și remorcile livrate de către producătorii din țară și destinate vânzării pe piața internă, Ministerul Transporturilor se confrunta cu dificultăți majore în încasarea la timp și în cuantumul stabilit prin lege a sumelor de la producătorii de vehicule din țară, aceștia utilizând sumele în scopul satisfacerii necesităților proprii ale societății comerciale respective.

La propunerea Ministerului Transporturilor, în calitate de gestionar al Fondului special al drumurilor publice, a fost aprobată Ordonanța Guvernului nr.14/1999 privind unele măsuri specifice pentru asigurarea resurselor Fondului special al



drumurilor publice și executarea silită la bugetul acestui fond. În fapt nu s-au soluționat decât 25-45% din cazurile constatate cu abateri de la prevederile Legii nr.118/1996 privind constituirea și utilizarea Fondului special al drumurilor publice, republicata, cu modificările și completările ulterioare.

De altfel, unul din scopurile pentru care a fost elaborată Legea nr.118/1996 privind constituirea și utilizarea Fondului special al drumurilor publice, cu modificările și completările ulterioare, îl constituie disciplinarea participanților la traficul rutier prin conștientizarea că trebuie să participe cu o cotă - parte la construirea și întreținerea drumurilor publice pe care le utilizează.

În același scop, prin lege, s-a dispus plata de către proprietarii de autovehicule și remorci auto a sumei fixe anuale și a cotei de 5% aplicată asupra prețului de vânzare cu ridicata sau valorii în vamă a autovehiculelor și remorcilor auto.

O parte, destul de apreciabilă, din proprietarii de autovehicule și remorci au fost și rămân nemulțumiți de faptul că sunt supuși unei duble impuneri pentru același drept de folosire a drumului.

Ministerul Transporturilor a analizat impactul asupra contribuabililor și, de asemenea, asupra veniturilor Fondului special al drumurilor publice, dacă cele trei surse de finanțare actuale ale acestui fond ar fi înlocuite printr-o sursă unică, respectiv o cotă aplicată asupra prețului de vânzare cu ridicata al



carburanților auto. Concluzia este că reducerea numărului de surse de constituire a fondului, nu va conduce la o diminuare a încasărilor, iar pentru contribuabili vor fi eliminate o serie de proceduri complicate de achitare a obligațiilor la bugetul acestui fond. Nivelul încasarilor din cota de 45% ar fi similar cu acela realizat din cota de 5% asupra prețului cu ridicata, exclusiv accizele, pentru autovehiculele și remorcile livrate la intern sau a valorii în vamă pentru autovehiculele sau remorcile importate și din suma fixă anuală. Calculul s-a efectuat pe baza conturilor de execuție ale bugetului Fondului special al drumurilor publice pentru anul 1998 și respectiv 1999.

Simplificarea actualului sistem de constituire a Fondului special al drumurilor publice va avea efecte pozitive asupra producției și vânzării de autovehicule, ducând la reînnoirea parcului existent, cu efecte benefice asupra mediului înconjurător.

Un alt efect ar fi eliminarea încasării sumelor fixe anuale, printr-un sistem în care este inclusă rețeaua de unități CEC și care conduce la efectuarea unor cheltuieli semnificative privind editarea rovinețelor, distribuirea lor, plata comisionului CEC. Se elimină, cu această ocazie, și controalele, foarte numeroase, atât la producătorii de autovehicule și remorci, cât și la agenții economici deținători de parc auto, precum și acțiunile judecătorești și de executare silită.

Urmează a se reglementa și situația debitelor înregistrate de către producătorii sau importatorii de autovehicule, stimulându-se



achitarea debitelor înregistrate la Fondul special al drumurilor publice, prin anularea, totală sau parțială, a majorărilor de întârziere, fapt ce va conduce la mărirea sumelor ce vor fi încasate la bugetul acestui fond și relaxarea economico - financiară a agenților economici.

De asemenea, se va crea cadrul legal corespunzător pentru reducerea poluării mediului prin încurajarea utilizării unor carburanți ecologici, al căror preț urmează a fi protejat prin mecanisme fiscale.

Pentru considerentele de mai sus, am elaborat alăturatul proiect de ordonanță de urgență care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate și pe care îl supunem spre aprobare.

## MINISTRUL TRANSPORTURILOR



TRAIAN BĂSESCU

Avizăm favorabil

MINISTRUL FINANTELOR



DECEBAL RAȘAN REMEȘ

MINISTRU DE STAT

MINISTRUL JUSTIȚIEI

VALERIU STOICA

CONSILIUL DE COORDONARE ECONOMICĂ  
FINANCIAR,



Ministru de Stat MIRCEA CIUMARA