

EXPUNERE DE MOTIVE

Prin Legea 424/2002, publicată în Monitorul Oficial 468/2002, a fost aprobată OG 15/2002 privind introducerea unor tarife de utilizare a infrastructurii de transport rutier. Astfel, conform acestor acte normative, începând cu data de 1 iulie 2002, s-a introdus tariful de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România, aplicat tuturor utilizatorilor români și străini pentru toate vehiculele înmatriculate care sunt folosite pe rețeaua de drumuri naționale din România.

Acest tarif este structurat în funcție de perioada de parcurs și de staționare, de încadrarea în clasa de emisii poluante (EURO), de masa totală maximă autorizată (MTMA) și de numărul de axe, după caz.

În accepțiunea legii, stabilirea nivelului tarifelor de utilizare are la bază principiul recuperării costurilor de construcție, de operare și de întreținere, achitarea acestuia fiind atestată printr-o rovinietă.

Conform datelor publicate de Institutul Național de Statistică, la 31.XII.2012, drumurile publice din România totalizau 84.185 km, din care 16.887 km (20,1%) drumuri naționale, 35.380 km (42,0%) drumuri județene și 31.918 km (37,9%), drumuri comunale.

Din punctul de vedere al tipului de acoperământ, în structura rețelei de drumuri publice se înregistrau la aceeași dată: 27.665 km (32,8%) drumuri modernizate, 22.208 km (26,4%) drumuri cu îmbrăcămînți ușoare rutiere și 34.312 km (40,8%) drumuri pietruite și de pământ.

În ceea ce privește starea tehnică a drumurilor publice, 46,5% din lungimea drumurilor modernizate și 52,0% din lungimea drumurilor cu îmbrăcămînți ușoare rutiere aveau durata de serviciu depășită.

În anul 2010, veniturile CNADNR încasate ca tarif de utilizare a rețelei de drumuri naționale (taxă rovinietă) s-au situat la circa 700 milioane lei, aproape o treime din această sumă fiind destinată, însă, pentru cheltuieli de personal.

Ca urmare a extinderii sistemului de eliberare și verificare electronică a rovinietei, în anii următori, veniturile CNADNR au crescut la circa 900 milioane lei în 2011 și la peste 1 miliard de lei în 2012.

Cu toată această dinamică spectaculoasă a veniturilor realizate de CNADNR din încasarea tarifului de utilizare, starea tehnică a drumurilor naționale - ca și calitatea lucrărilor care se efectuează pe acestea - s-a depreciat în mod continuu.

Drumurile modernizate au nevoie de reparații după nici un an de exploatare, iar cele care necesită reparații au fost abandonate din lipsă de finanțare.

Nefinanțarea lucrărilor de construcție, de operare și de întreținere pe unele sectoare de drumuri naționale a condus inevitabil la accentuarea degradării acestora, starea tehnică precară a suprafeței carosabile făcând imposibilă circulația în condiții de siguranță rutieră.

Pe diferite sectoare de drumuri naționale există șantiere de modernizare sau reabilitare deschise în anii anteriori și care în prezent sunt în conservare, din lipsă de fonduri, traficul desfășurându-se cu dificultate, fiind restricționat pe distanțe apreciabile.

Cei mai afectați de această stare nefirească de lucruri sunt cetățenii care domiciliază în localitățile traversate de drumuri naționale și care utilizează frecvent aceste sectoare de drum pentru a se deplasa în localitățile vecine sau spre reședința de județ, fiind obligați la plata tarifului de utilizare pentru recuperarea unor costuri de construcție care nu mai pot fi cuantificate pentru simplul fapt că nu s-au efectuat.

Ori așa cum o lege nu poate acționa pentru trecut, nici o recuperare de costuri nu poate acționa pentru viitor.

În aceste condiții, considerăm oportună promovarea proiectului de modificare legislativă pentru completarea Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind introducerea unor tarife de utilizare a infrastructurii de transport rutier și pentru completarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor.

Unul din obiectivele urmărite de această modificare legislativă va fi declasificarea la o categorie funcțională inferioară a sectoarelor de drumuri naționale supuse unor restricții temporare, parțiale sau totale de circulație, pentru efectuarea unor lucrări de întreținere, reparații, modernizare, reabilitare sau consolidare care depășesc mai mult de 180 de zile și care afectează peste 50% din lungimea acestora.

Astfel, autovehiculele care circulă pe sectoarele de drumuri naționale declasificate la o categorie funcțională inferioară vor fi exceptate de la plata tarifului de utilizare până la ridicarea restricțiilor de circulație ca urmare a refacerii parametrilor structurii de rezistență, ai stării carosabilului și ai siguranței în trafic în conformitate cu standardele de calitate ale categoriei funcționale inițiale.

Conform modificării legislative propuse, drumurile naționale vor putea fi declasificate temporar pentru efectuarea unor lucrări de întreținere, reparații, modernizare, reabilitare sau consolidare fără a fi preluate în administrare de către o altă autoritate.

Apreciem că această propunere legislativă va responsabiliza autoritatea care deține drumul în administrare pentru finalizarea lucrărilor de reabilitare și modernizare deschise în anii anteriori și aflate în prezent în conservare, dar și pentru executarea noilor lucrări în termenele asumate la contractarea acestora.

Având în vedere cele prezentate, înaintăm spre dezbateră și adoptare prezenta propunere legislativă.

Am atașat tabelul cu senatorii semnatari ai inițiativei legislative.

TABEL

cu parlamentarii semnatori ai propunerii legislative de completare a Ordonanței
Guvernului nr. 43/1977 privind regimul drumurilor și a Ordonanței Guvernului nr.
15/2002 privind introducerea unor tarife de utilizare a infrastructurii de transport
rutier

Nr. crt.	NUME ȘI PRENUME	GRUPUL PARLAMENTAR	SEMNĂTURĂ
1.	TODIRAȘCU VALERIU	INDEPENDENT SENAT, NOUA REPUBLICA	
2.	OHIRU GIGI CRISTIAN	PDL	
3.	ISAILĂ MARIUS-OVIȚIU	PDL	
4.	OPREA DUMITRU	PDL,	
5.	ARITON ION	PDL	
6.	POZOIAN MIHAEL CRISTIAN	PDL	
7.	BĂLU MARIUS	PDL	
8.	POPA NIROBAE VLAD	PDL	
9.	RĂDULESCU CRISTIAN	PDL	
10.	MILHA RAZVAN UNGUREANU	PDL/FC	
11.	ȘINEA MARIUS	PDL	
12.	PAȘCAN EMIL MARIUS	PDL	
13.	FLORIAN DANIEL CRISTIAN	PDL	
14.	IGAR TRAIAN	P.D.L.	
15.	MIHAEL CAVALLA	P.D.L.	