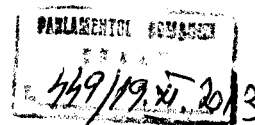




GVERNUL ROMÂNIEI
PRIMUL – MINISTRU

2106
08.11.2013



Domnule președinte,

În conformitate cu prevederile art. 111 alin. (1) din Constituție, Guvernul României formulează următorul

PUNCT DE VEDERE

referitor la *propunerea legislativă pentru completarea Ordonanței Guvernului nr.43/1997 privind regimul drumurilor și a Ordonanței Guvernului nr.15/2002 privind introducerea unor tarife de utilizare a infrastructurii de transport rutier*, inițiată de un grup de senatori din Grupul parlamentar al PD-L (**Bp. 388/2013**).

I. Principalele reglementări

Prin inițiativa legislativă se propune completarea dispozițiilor *Ordonanței Guvernului nr.43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, în sensul introducerii unei prevederi prin care sectoarele de drumuri naționale supuse unor restricții temporare, parțiale sau totale de circulație, în vederea efectuării unor lucrări de întreținere, reparații, modernizare sau reabilitare, a căror durată depășește 180 de zile, vor fi încadrate temporar într-o categorie funcțională inferioară prin hotărâre a Guvernului.

De asemenea, se propune completarea și a *Ordonanței Guvernului nr.15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România, cu modificările și completările ulterioare*, în sensul introducerii unei noi prevederi conform căreia autovehiculele care circulă pe sectoarele de drumuri naționale declasificate la o categorie funcțională inferioară, în condițiile Ordonanței Guvernului nr.43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare, vor fi exceptate de la plata tarifului de utilizare a drumurilor naționale.

Conform celor menționate în *Expunerea de motive*, scopul prezentei propuneri legislative este acela de a scuti de la plata tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale (rovinieta) pe cei care tranzitează, în mod frecvent, sectoarele de drum afectate de lucrări *pe o porțiune mai mare de 50% din lungimea lor*, pentru mai mult de 180 de zile, prin declasificarea drumurilor naționale respective.

II. Observații

1. Menționăm că declasarea unui drum național se poate realiza numai prin hotărâre a Guvernului cu argumente solide privind starea tehnică a drumului respectiv, aceasta fiind stabilită de o comisie tehnică cu atribuții în domeniu. În acest sens, Ordonanța Guvernului nr.43/1997 prevede la art. 12 alin. (1) următoarele: *„Încadrarea unui drum din categoria funcțională a drumurilor de interes național în categoria funcțională a drumurilor de interes județean sau în categoria funcțională a drumurilor de interes local, precum și din categoria funcțională a drumurilor de interes județean sau de interes local în categoria funcțională a drumurilor de interes național se face prin hotărâre a Guvernului, la propunerea autorității care urmează să îl preia în administrare.”*

Promovarea unui astfel de act normativ necesită o perioadă de timp îndelungată. Elementele geometrice ale unui drum național de categorie funcțională superioară sunt diferite de cele ale unui drum național de categorie inferioară, iar declasarea unui drum național și încadrarea acestuia în categoria drumurilor aflate în administrarea autorităților locale ar crea disfuncționalități cu privire la strategia de dezvoltare a rețelei de drumuri la nivel național.

2. În conformitate cu prevederile art. 25 din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 „*Documentațiile privind proiectarea construcției, reabilitarea și modernizarea drumurilor se întocmesc cu respectarea planurilor de amenajare a teritoriului și de urbanism, cu avizele prevăzute în normele metodologice.*” Prin urmare, deși inițiatorii propun ca declasificarea să se facă prin hotărâre a Guvernului, fără schimbarea administratorului drumului, considerăm, totuși, că această modificare are consecințe inclusiv asupra planurilor de amenajare a teritoriului și de urbanism, fapt ce angrenează un întreg proces birocratic, ulterior revenindu-se la situația inițială.

3. Prin demersul propus de inițiatori se eludează principiul elementar de continuitate a unui drum, deoarece un drum nu poate fi declasat decât în totalitate și nu parțial.

Lucrările de reabilitare și modernizare a drumurilor naționale care se desfășoară conform programelor aprobate și care au asigurate sursele de finanțare au scopul de a asigura desfășurarea unui trafic fluent și în condiții de siguranță.

De asemenea, la art. 6 al Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 se prevăd următoarele:

„(1) *Drumurile de interes național aparțin proprietății publice a statului și cuprind drumurile naționale, care asigură legăturile cu capitala țării, cu reședințele de județ, cu obiectivele de interes național, între ele, precum și cu țările vecine, și pot fi clasificate ca:*

- a) autostrăzi;*
- b) drumuri expres;*
- c) drumuri naționale europene (E);*
- d) drumuri naționale principale;*
- e) drumuri naționale secundare.*

(2) *Clasificarea drumurilor de interes național se face de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, cu excepția drumurilor naționale europene, a căror clasificare se stabilește potrivit acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.*

(3) *Propunerile de clasificare a drumurilor naționale în categoria drumurilor naționale europene (E) se fac de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.*”

Având în vedere aspectele semnalate, considerăm că nu este oportună adoptarea măsurii de declasare a drumurilor naționale pe perioada

desfășurării lucrărilor, aceasta neputând fi realizată secvențial, pe sectoare determinate de pozițiile kilometrice care delimitează zona de lucrări, iar declasarea integrală a unui drum național poate determina prejudicii majore în dezvoltarea coerentă a rețelei de drumuri.

4. Precizăm că art.2 din *Ordonanța Guvernului nr.15/2002* la care se face referire în textul **art.3¹**, nou introdus în ordonanță, este abrogat.

5. Referitor la motivația inițiatorilor, în sensul că starea tehnică a drumurilor naționale s-a depreciat în mod continuu în ultimii ani, deși veniturile Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România (CNADNR) au crescut, o treime din sumele provenite din roviniete fiind destinate cheltuielilor de personal, evidențiem faptul că, potrivit art. 12 alin. (1) din *Ordonanța Guvernului nr. 15/2002*, „*Sumele încasate în urma aplicării tarifelor de utilizare se constituie venit la dispoziția Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. și vor fi utilizate în exclusivitate pentru finanțarea lucrărilor de construcție, modernizare, întreținere și reparație a drumurilor naționale, precum și pentru garantarea și rambursarea creditelor externe și interne contractate în acest scop, inclusiv pentru plăți în numele autorității publice contractante, ca urmare a obligațiilor asumate în cadrul contractelor de parteneriat public-privat în sectorul drumurilor naționale și autostrăzilor.*”

Considerăm, totodată, că măsura de declasificare a drumurilor naționale aflate în lucru nu este de natură a stimula CNADNR să finalizeze lucrările, în condițiile în care situația actuală este cauzată, în principal, de lipsa fondurilor.

6. Considerăm că nu se precizează în mod clar momentul de la care se calculează cele 180 de zile: *de la începutul lucrării*, moment în care, prin hotărâre a Guvernului, se realizează și declasificarea drumului național sau *din momentul constatării unor întârzieri*. Aducem în discuție acest aspect, întrucât în Expunerea de motive se pune accentul pe situațiile în care se înregistrează mari întârzieri în efectuarea lucrărilor sau acestea sunt abandonate, din diverse motive.

7. Aplicarea reglementărilor cuprinse în inițiativa legislativă ar putea conduce la diminuarea veniturilor proprii ale CNADNR. În aceste condiții,

există posibilitatea ca efectul să fie majorarea cheltuielilor acoperite de la bugetul de stat pentru întreținerea drumurilor.

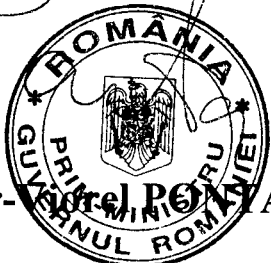
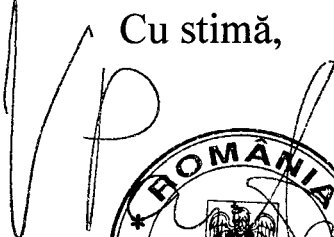
Sub acest aspect, considerăm că nu au fost respectate dispozițiile art.138 alin. (5) din Constituție, potrivit căruia „*Nicio cheltuială bugetară nu poate fi aprobată fără stabilirea sursei de finanțare.*”

De asemenea, în conformitate cu cerințele art.15 din *Legea nr.500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare*, și cu cele ale art.7 din *Legea responsabilității fiscal-bugetare nr.69/2010* inițiatorii au obligația să prevadă sursele de acoperire a majorării cheltuielilor bugetare și să prezinte *declarația* potrivit căreia aceste majorări sunt compatibile cu obiectivele și prioritățile strategice fiscal-bugetare, cu legea bugetară anuală și cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară.

III. Punctul de vedere al Guvernului

Având în vedere considerentele menționate, **Guvernul nu susține adoptarea acestei propuneri legislative.**

Cu stimă,



Victor Ponta
PRIMELE MINISTRU
GUVERNUL ROMÂNIEI

**Domnului senator George – Crin Laurențiu Antonescu
Președintele Senatului**