



Investigarea transparenței și eficienței economice a utilizării Fondului Rutier al Republicii Moldova



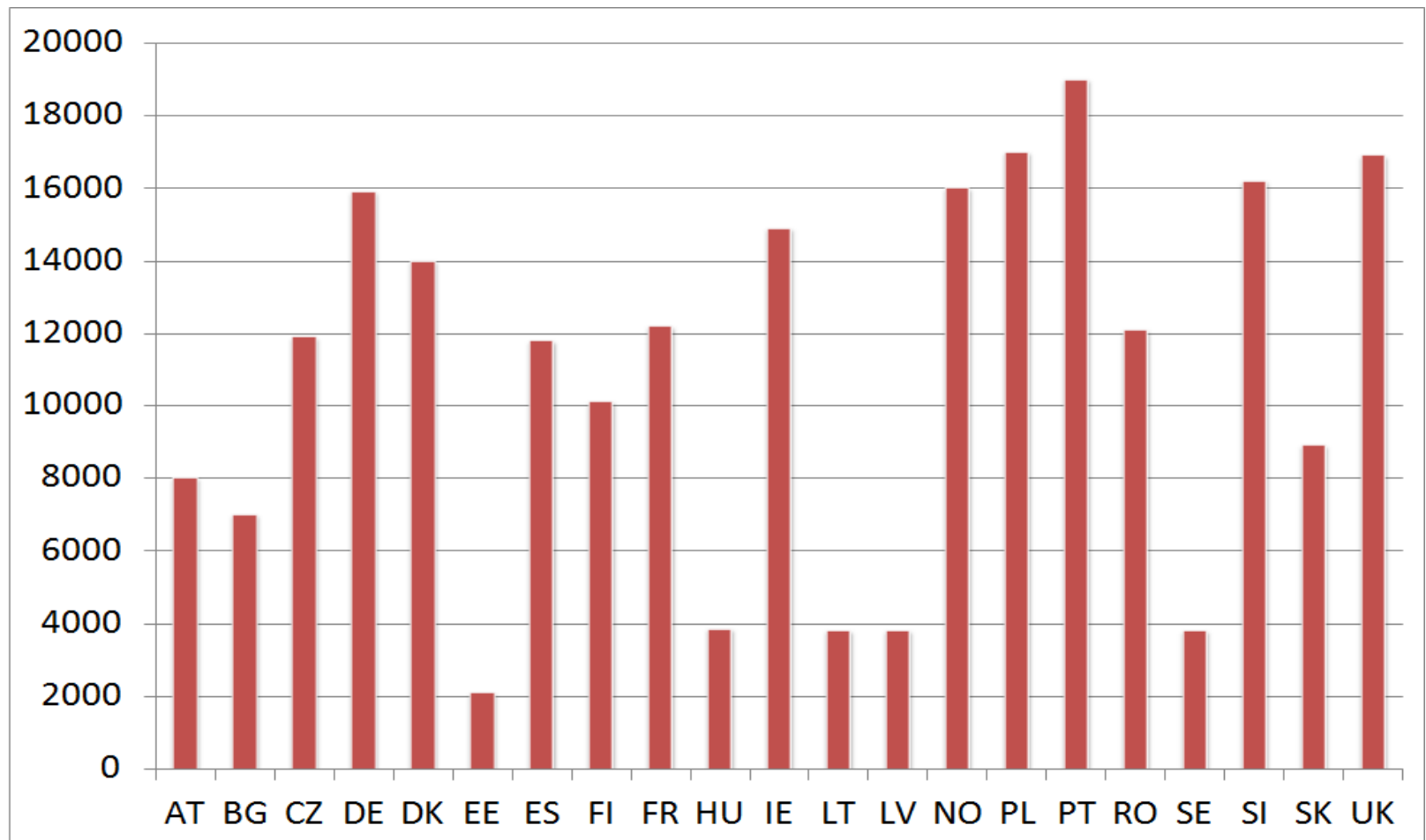
Expert Grup
CENTRU ANALITIC INDEPENDENT



Starea infrastructurii rutiere – oglinda priorităților de politică

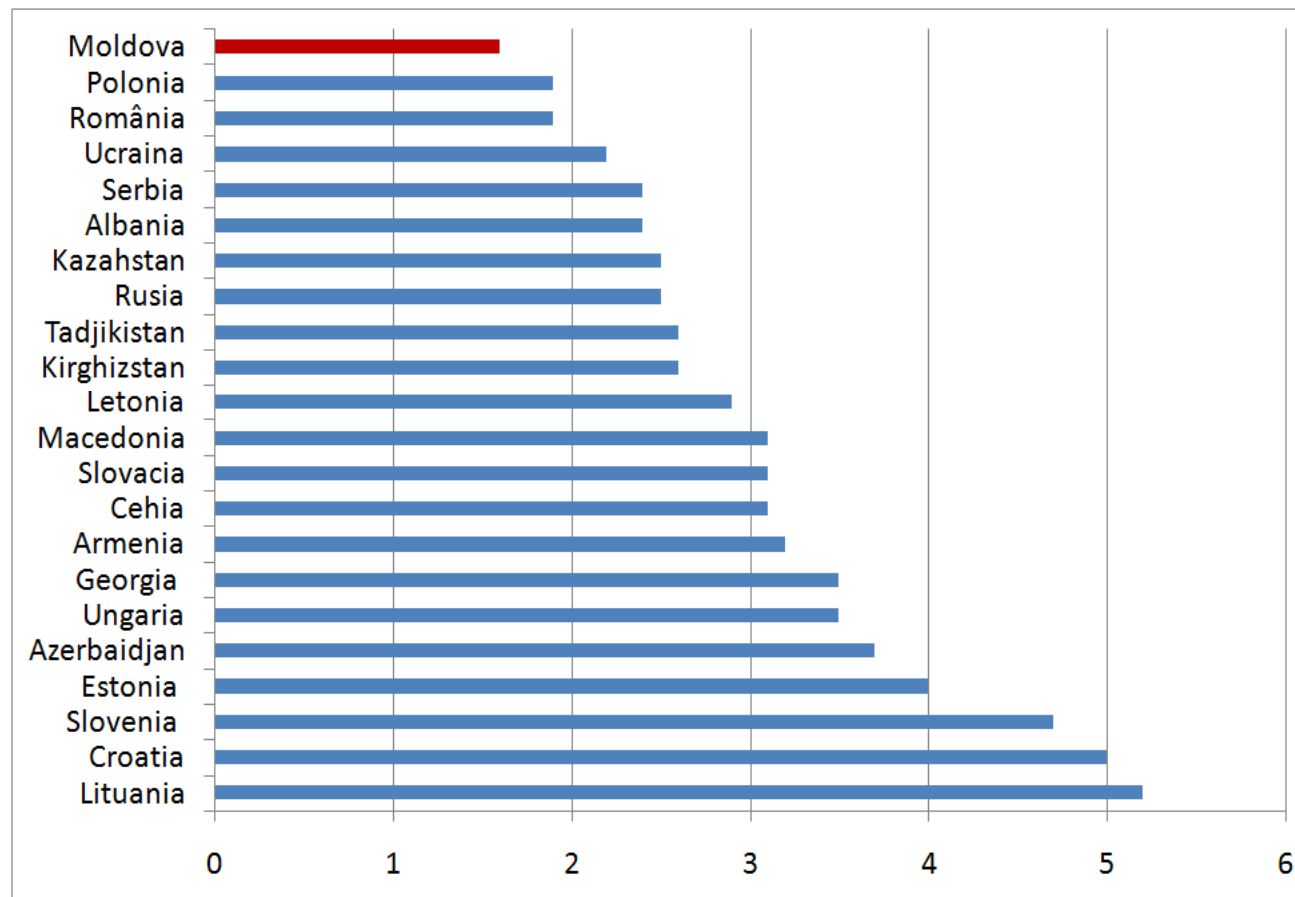
- Infrastructura rutieră – cheia pentru dezvoltarea și modernizarea economică și socială;
- Ignorarea implică costuri esențiale și investițiile tot mai mari în viitor;
- Situația la zi: codașa la calitatea drumurilor și siguranța traficului rutier;
- Starea drumurilor locale este și mai precară;

Total investiții în infrastructura rutieră în unele state europene, 2007 (Euro per km)



Sursa: ITF, IRF, EC

Calitatea infrastructurii de transport rutier în țările în tranziție



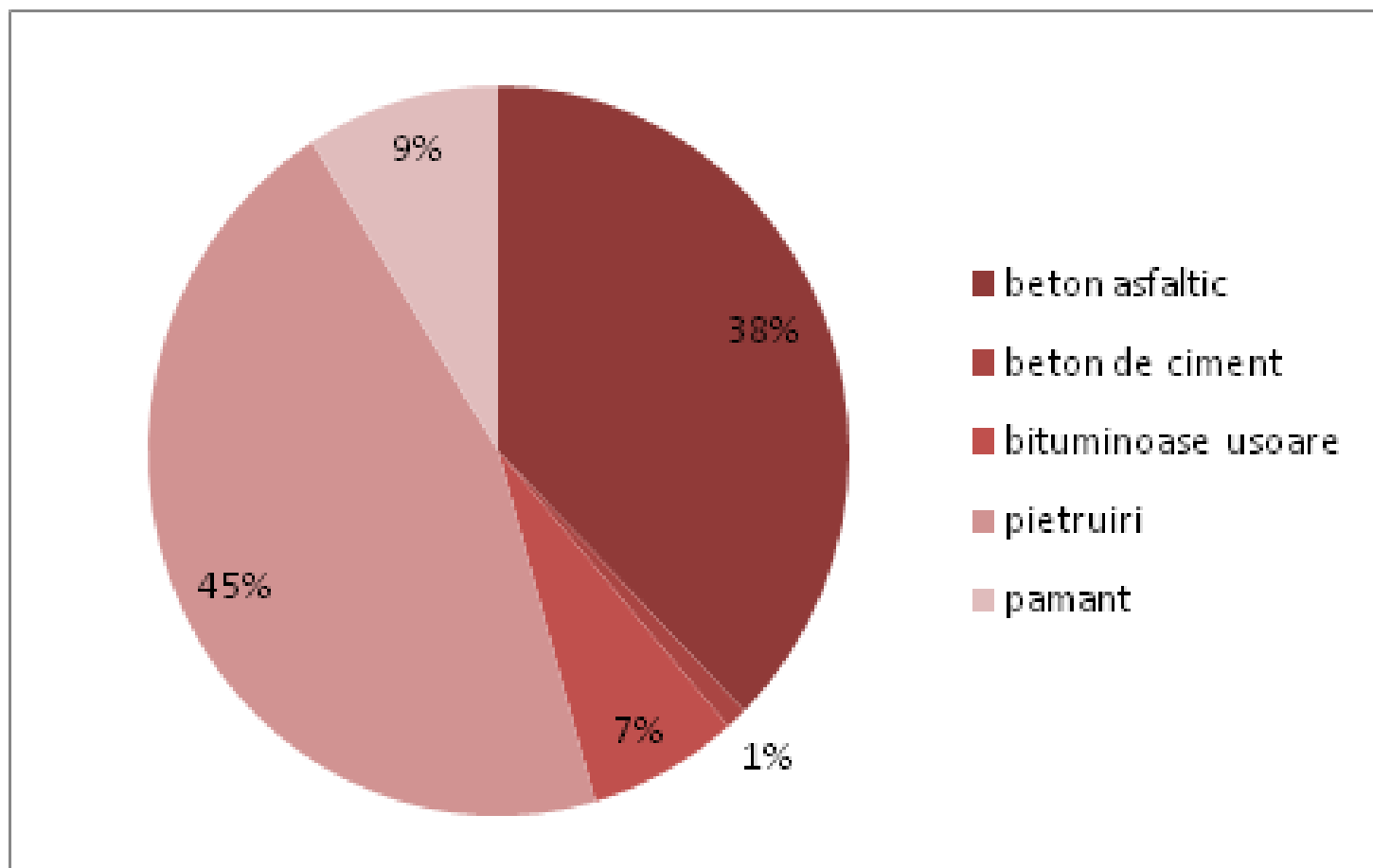
Sursa: WEF, *Travel&Tourism Competitiveness Report 2009*;

Siguranța rutieră în Republica Moldova și unele țări europene, 2008

	Accidente rutiere soldate cu traume per zece mii de persoane	Accidente rutiere soldate cu traume per o mie de vehicule pentru pasageri
România	3.92	2.36
Bulgaria	10.43	3.80
Ungaria	20.47	6.80
Estonia	18.25	4.64
Danemarca	5.24	2.67
Moldova	9.78	9.01

Sursa: Federația Uniunii Europene pentru Drumuri, BNS, calculele EG.

Tipurile de îmbrăcămintei pe drumurile locale, % din total lungime



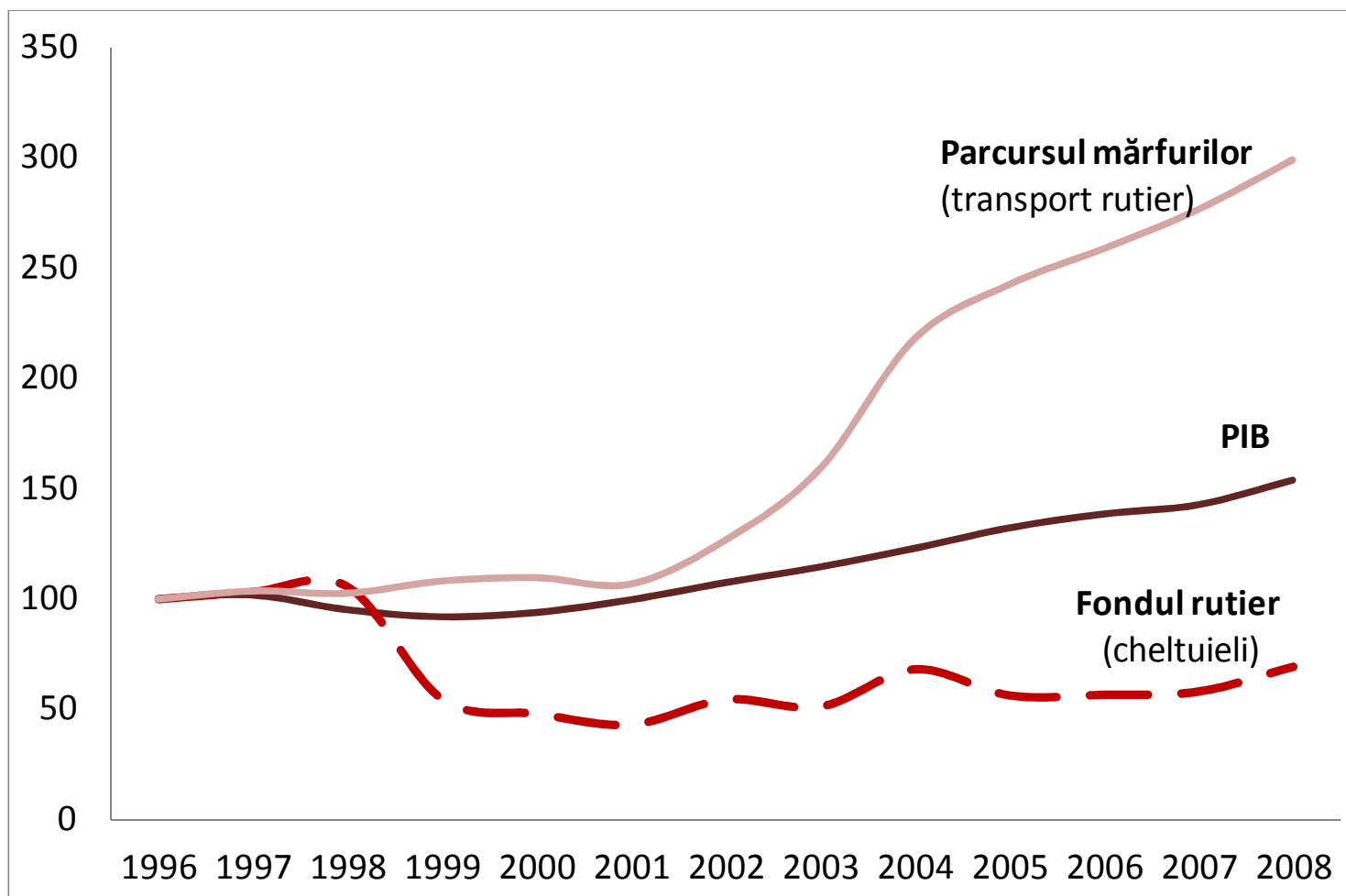
Sursa: Administrația de Stat a Drumurilor



Fondul Rutier – un instrument de finanțare neglijat

- Suplinirea Fondului a stagnat pe fundalul creșterii economice robuste și dezvoltării dinamice a sectorului de transporturi;
- SDTT – dezvoltarea “pe hârtie”;
- Recomandări operaționale – “jumătăți de măsură”
- Priorități investiționale – neglijate în favoarea intereselor “electorale”;

Evoluția comparativă a ratei de creștere a parcursului mărfurilor și a ratelor reale de creștere a PIB-ului și a cheltuielilor din Fondul



Sursa: Ministerul Finanțelor, Biroul Național de Statistică, calcule Expert-Grup;

Screening-ul implementării recomandărilor operaționale din SDTT

Acțiunea planificată	Progresul
Adoptarea proiectului de lege privind modificarea Fondului rutier existent și a Codului fiscal, ca urmare noul sistem de finanțare a întreținerii și reparației drumurilor va oferi volume financiare adecvate și va permite elaborarea unor programe de lungă durată	Parțial. Prin modificările introduce în Legea Fondului rutier se va asigura suplinirea financiară a acestuia. Modificările în Codul fiscal nu au fost făcute, iar programele de utilizare a Fondului în continuare se aprobă anual, dar este important ca acestea să țină cont de planul investițional din SDTT.
FR de către Ministerul Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor sub supravegherea unui Consiliu al Fondului, compus din reprezentanții grupurilor utilizatorilor de drumuri din sectorul privat și ministerelor interesate	Parțial. FR este în continuare administrat de MTID. Modificările din decembrie 2009 prevăd crearea Consiliului Fondului. Acesta încă urmează să fie creat, iar Regulamentul Consiliului îi rezervă doar rol consultativ.
Resursele Fondului să aibă o destinație specială și folosite numai pentru întreținerea și reparația drumurilor publice existente	Pe hârtie. Prevederile respective existau și înaintea aprobării Strategiei. Problema constă în respectarea legislației în vigoare.
Contractele pentru întreținerea drumurilor să fie atribuite prin licitație competitivă	Deloc. Contractele pentru întreținere în continuare sunt acordate ÎS Drumuri și SA Drumuri (cu capital majoritar de stat).
Supunerea Fondului unui audit financiar și tehnic regulat	Deloc. Un asemenea audit lipsește.
Elaborarea de către Ministerul Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor în comun cu Î.S. „Administrația de Stat a Drumurilor” a unui program anual privind modul de utilizare a resurselor FR. Acest program urmează să fie coordonat cu Consiliul Fondului și aprobat de către Guvern.	Pe hârtie. Consiliul abia urmează să fie format, iar proiectul programului anual deja a fost trimis Guvernului spre aprobare. Nu este clar nici ce va însemna „coordonarea” cu Consiliul ce are prerogative doar consultative, după ce acesta va fi format.



Implementarea Planului de investiții pentru reabilitarea drumurilor din SDTT, 2008-2009

Drumul	Segmentul	Progresul
M2	Chișinău - Peresecina	Deloc
M3	Cimișlia - Comrat	Executat
R3	Chișinău - Hâncești	Partial
R9	Soroca - Otaci	Deloc
R14	Sângerei - Sărățeni	Deloc
R20	Orhei – Călărași	Partial
R20	R13 - Orhei	Deloc
R30	Ștefan Vodă – frontieră cu Ucraina	Partial
R53	Glodeni – R57	Deloc




Probleme instituționale identificate în formarea Fondului Rutier

- Fondul Rutier face parte integrantă a bugetului de stat.
- Funcția de planificare a veniturilor Fondului Rutier aparține unei instituții diferite de cea responsabilă pentru finanțarea drumurilor.
- Funcția de control al MTID este una limitată.
- Lipsește o colectare centralizată a taxelor vărsate în Fondul Rutier și administrate de o singură instituție.
- Lipsa evidenței adecvate.



Problemele formării Fondului rutier

- Lipsa autonomiei financiare și incapacitatea planificării pe termen mai mare de un an
- Nespecificarea clară, până în 2010 a cotei din încasările totale din accizele la carburanți care revine Fondului
- Formarea Fondului este inechitabilă (creșterea ponderii taxelor rutiere în total venituri în paralel cu diminuarea ponderii cheltuielilor pentru reparații în total cheltuieli)
- Până în prezent nu a fost pus la punct un sistem eficient de prognozare a încasărilor la Fondul Rutier
- Numărul mare de mijloace de transport care nu sunt supuse reviziei tehnice



Probleme instituționale identificate în utilizarea Fondului Rutier

- Conflict de interese: ipostazele ASD-ului.
- Lipsa unor stipulări exprese privind controlul calității lucrărilor de întreținere și reparație a drumurilor.
- Lipsește o instituție independentă care să fie responsabilă de recepționarea lucrărilor de întreținere și reparație a drumurilor
- Participarea limitată a companiilor la tendere
- Consiliul Fondului Rutier are o funcție consultativă și o pondere mică în influențarea deciziilor privind alocarea mijloacelor financiare din Fond.



Încălcăările ce țin de utilizarea Fondului rutier

- Utilizarea contrar destinației a mijloacelor Fondului Rutier
- Încălcarea procedurilor de achiziție a utilajului, materialelor și consumabilelor
- Depășirea esențială a limitelor alocațiilor pentru efectuarea lucrărilor (în 2008 ASD a admis supracheltuieli de 60 mil. lei)
- Încălcarea procedurilor de contractare și de luare în primire a lucrărilor efectuate (ex. M-I Chișinău-Leușeni sau drumul M-3 pe porțiunea „Răzeni - Valea Perjei” a fost efectuată fără semnarea proceselor verbale de predare-primire a lucrărilor)



Recomandări pentru cadrul instituțional

- Transformarea Fondului Rutier din fond intra-bugetar în fond extrabugetar
- Crearea unei instituții independente cu funcție de gestiune a Fondului și responsabilități bine-delimitate
- Sporirea atribuțiilor Consiliului Fondului Rutier
- Crearea unei instituții independente de audit rutier
- Legea calității în construcții trebuie să prevadă criterii ce țin de calitatea lucrărilor de reparație și întreținere, precum și alte aspecte care țin de calitatea infrastructurii rutiere.



Recomandări privind formarea Fondului rutier

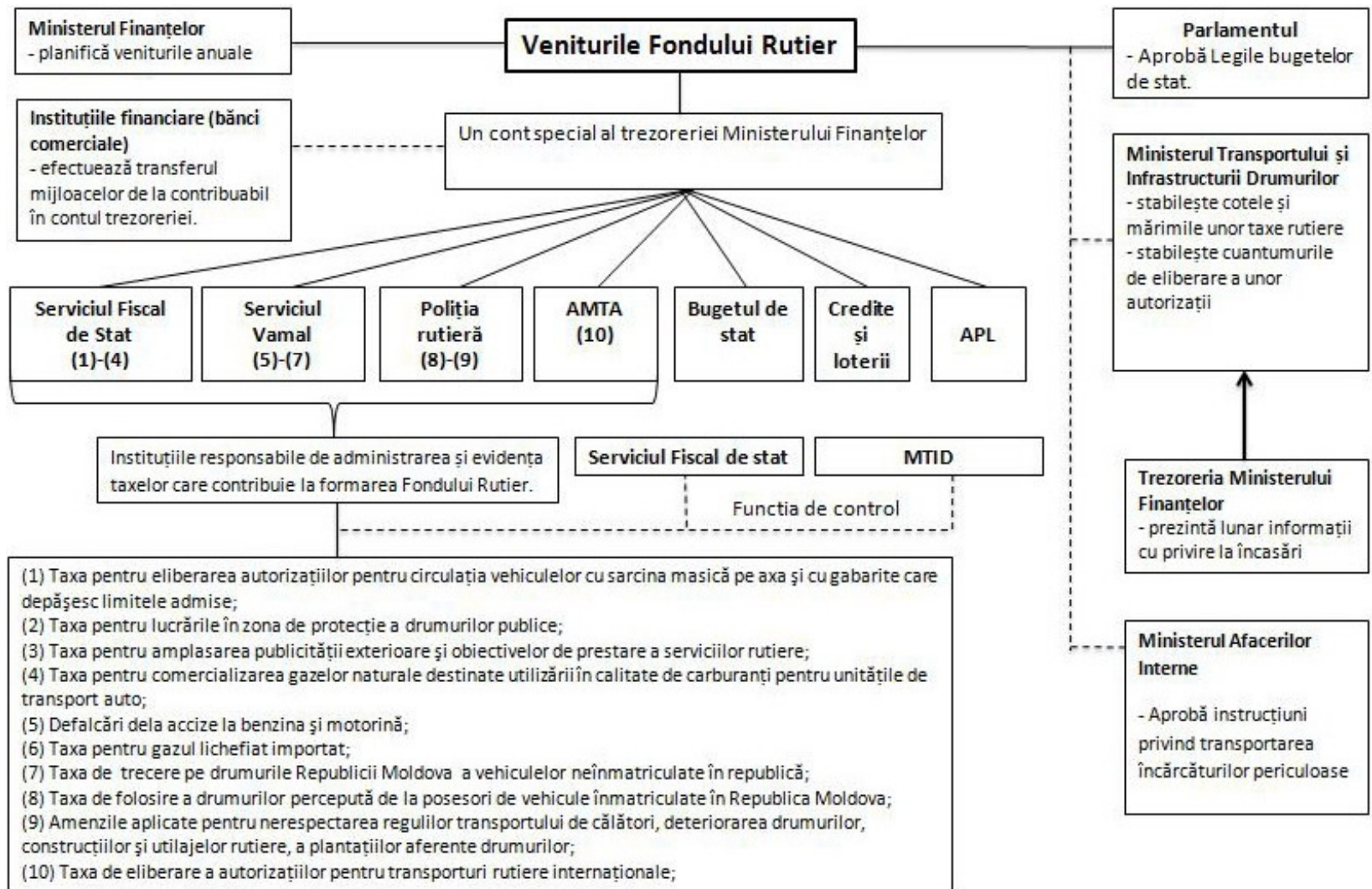
- Majorarea taxei de folosire a drumurilor percepută de la posesori de vehicule înmatriculate în Republica Moldova.
- Crearea Fondurilor rutiere raionale
- Introducerea vinietelor pe magistrale selectate
- Emiterea obligațiunilor pentru finanțarea Fondului Rutier



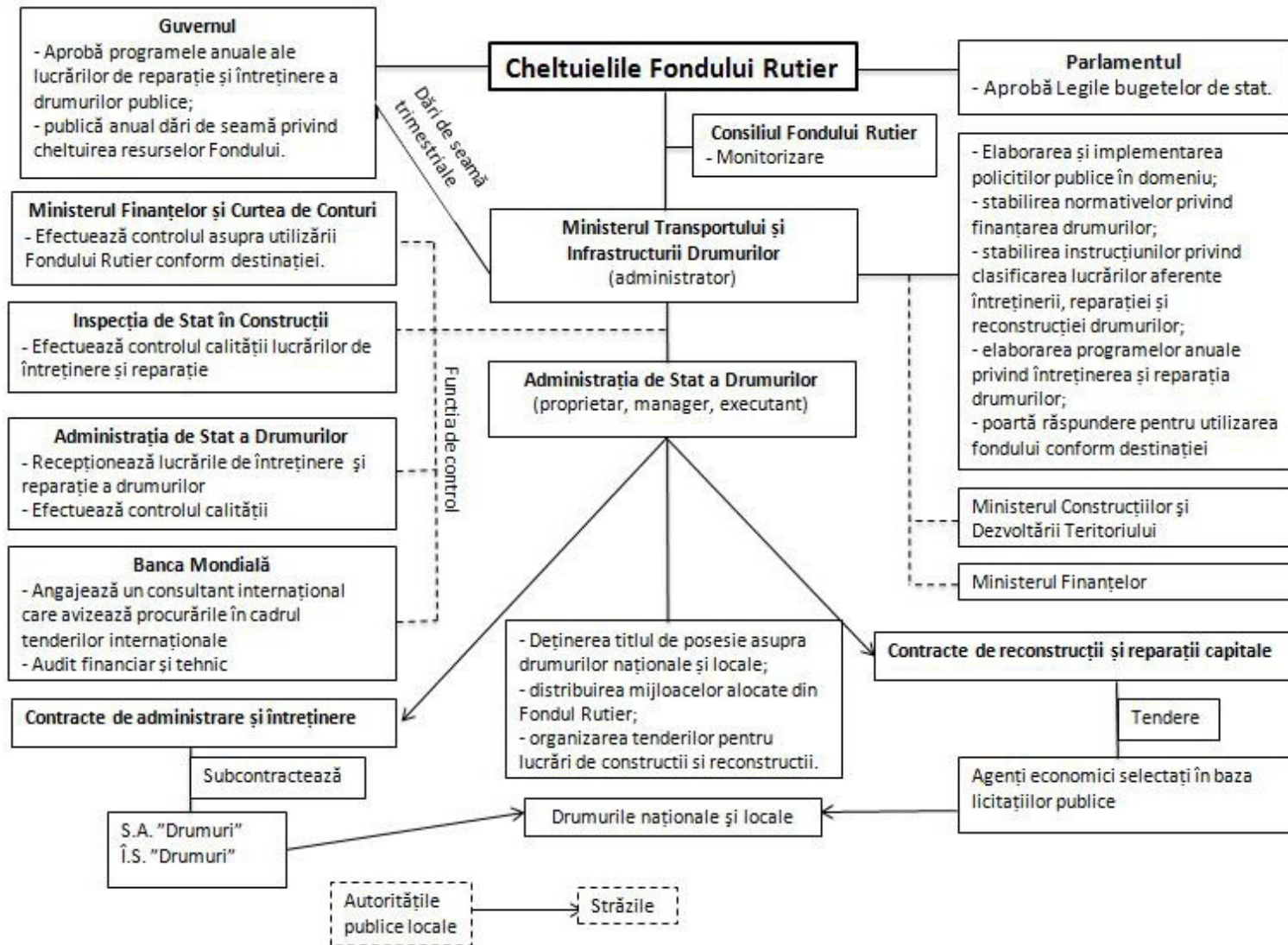
Recomandări privind utilizarea Fondului rutier

- Modificarea cadrului legal privind achizițiile publice
- Asigurarea respectării legii cu privire la achizițiile publice
- Elaborarea normelor de evaluare a stării infrastructurii rutiere
- Eficientizarea comunicării cu beneficiarii.
- Toate lucrările de întreținere și reparație a drumurilor trebuie să fie efectuate de agenți economici selectați în baza tenderelor

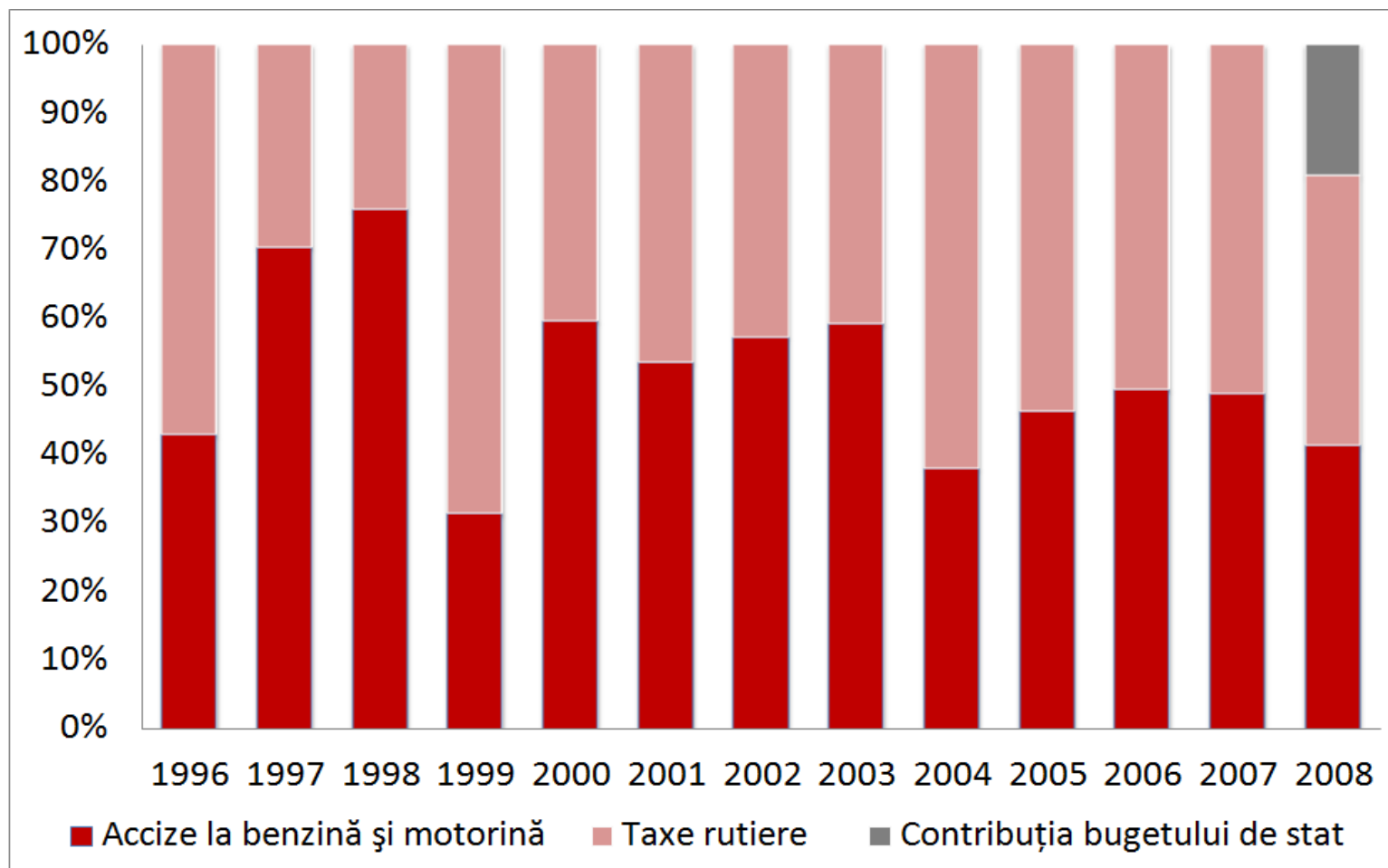
Cadrul instituțional privind formarea Fondului Rutier



Cadrul instituțional privind utilizarea Fondului Rutier

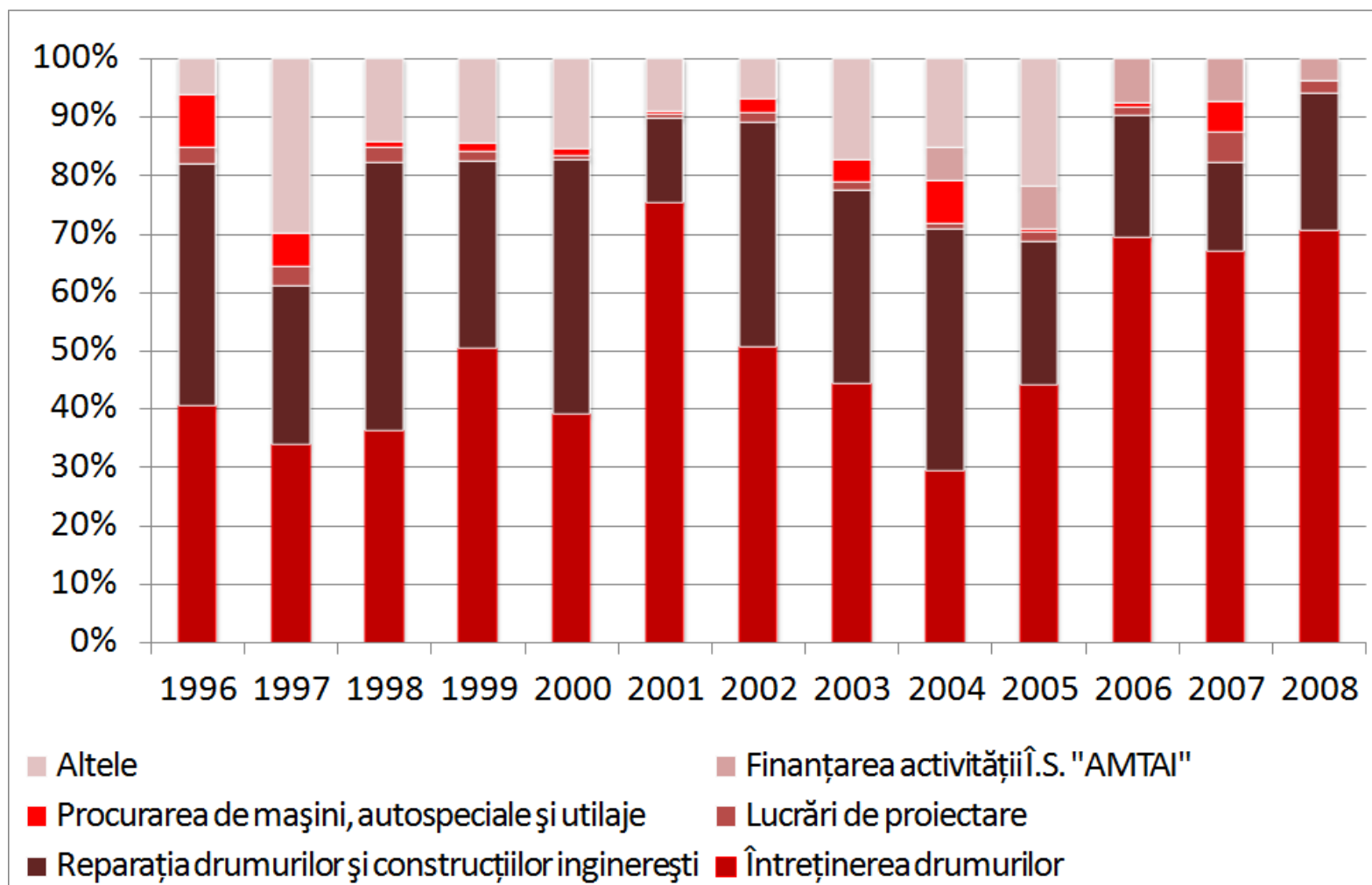


Evoluția structurii veniturilor Fondului Rutier pe principalele categorii, %



Sursa: Ministerul Finanțelor

Evoluția structurii cheltuielilor Fondului Rutier pe principalele categorii, %



Sursa: Ministerul Finanțelor