



EMBASSY OF FINLAND
BUCHAREST



RAPORT

”Evaluarea transparenței procesului bugetar și utilizării mijloacelor publice destinate infrastructurii rutiere prin monitorizare și investigații jurnalistice”

Recomandări pentru

AUTORITĂȚILE PUBLICE CENTRALE

Chișinău, 2017

AUTOR

RAPCEA VITALIE

COORDONAT

VEACESLAV NEGRUȚA

Document elaborat în cadrul proiectului ”Evaluarea transparenței procesului bugetar și utilizării mijloacelor publice destinate infrastructurii rutiere prin monitorizare și investigații jurnalistice”, realizat de Asociația Presei Independente (API) cu suportul Ambasadei Finlandei la București.

Cuprins

Scopul proiectului:.....	2
Contextul desfășurării proiectului.....	2
Monitorizarea transparenței procesului bugetar și utilizării mijloacelor publice destinate infrastructurii rutiere gestionate de APL I și II.....	3
Surse de date utilizate în cadrul proiectului.....	4
Lista actelor legislative și normative relevante, aprobate în perioada desfășurării proiectului:.....	4
Constatările experților.....	5
Recomandări:.....	7

Scopul proiectului:

Proiectul *"Evaluarea transparenței procesului bugetar și utilizării mijloacelor publice destinate infrastructurii rutiere prin monitorizare și investigații jurnalistice"*, implementat cu susținerea Ambasadei Finlandei la București, are drept scop monitorizarea inclusiv prin intermediul investigațiilor jurnalistice, a utilizării mijloacelor publice destinate finanțării drumurilor publice locale, străzilor și a drumurilor comunale din localitățile Republicii Moldova.

Contextul desfășurării proiectului

În ședința plenară din data de 10.03.2017 Parlamentul Republicii Moldova a adoptat, în lectură finală, legea nr. 507 din 22.12.2016, pentru modificarea și completarea legii Fondului Rutier și a Legii privind finanțele publice locale. Prin aceste modificări se schimbă, radical, modul de finanțare a drumurilor publice realizându-se obiectivele stabilite în Strategia Națională de Dezvoltare Moldova 2020, aprobată prin Legea nr. 166 din 11.07.2012, Strategia națională de descentralizare, adoptată prin Legea nr. 68 din 05.04.2012 și în Strategia de transport și logistică pe anii 2013-2022, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 827 din 28.10.2013, în partea ce ține de implementarea reformei sistemului de întreținere a drumurilor locale. Astfel, întreaga rețea de drumuri naționale și locale a fost uniformizată și exprimată în kilometri echivalenți de rețea. În aceste circumstanțe finanțarea unui kilometru echivalent de drum se va calcula raportând mărimea fondului rutier pentru anul respectiv la aproximativ 10458 km echivalenți de rețea.

Astfel, finanțarea celor aproximativ 3000 km de drumuri locale, gestionate de APL II, va fi efectuată pe aceleași criterii ca și finanțarea celor aproximativ 6000 km de drumuri naționale și regionale administrate de APC. În aceste circumstanțe consiliile raionale sunt autoritățile responsabile care urmează să planifice utilizarea resurselor pentru întreținerea drumurilor pe care le gestionează, dar și să raporteze public asupra modului în care au fost gestionate aceste resurse. Provocarea constă în utilizarea cât mai eficientă a resurselor alocate din fondul rutier.

La fel, este important de a menționa că prin modificările operate a fost stabilită regula conform căreia mijloacele financiare acumulate la contul Trezoreriei Ministerului Finanțelor urmează să fie transferate lunar pe contul organului de administrare a drumurilor publice naționale și locale, ceea ce va duce la o finanțare ritmică din fondul rutier. Astfel, se vor exclude situațiile când este periclitată:

a) corectitudinea îndeplinirii prevederilor contractelor de antrepriză;

b) executarea în termenii stabiliți a programului de întreținere a drumurilor;

c) finanțarea externă a programului de reabilitare a drumurilor.

Lipsa unei atare prevederi a generat în 2015 și 2016:

- datorii pentru lucrările executate;

- datorii pentru avans la obiectele incluse în Programul anual privind repartizarea mijloacelor fondului rutier;

- datorii salariale și neplăți fiscale la buget acumulate de întreprinderile din domeniu;

- penalități pentru neplata în termen a obligațiilor fiscale către bugetul de stat, ceea ce duce la creșterea costurilor suportate de antreprenorii implicați în lucrări de întreținere și reabilitare drumurilor.

Prin modificările operate la Legea nr. 397 din 16.10.2003 privind finanțele publice locale sunt stabilite mecanisme echitabile și transparente de repartizare a mijloacelor financiare necesare pentru exercitarea atribuțiilor prevăzute în Legea Nr. 436 din 28.12.2006 privind administrația publică locală în vederea reparației și întreținerii drumurilor comunale și a străzilor, gestionate de APL I. Și pentru APL I principalele provocări țin de planificarea eficientă a utilizării acestor resurse, asigurarea unei calități înalte a lucrărilor executate, dar și responsabilizarea APL I prin raportarea publică asupra modului de utilizare a celor 50% din taxele pentru folosirea drumurilor acumulate la nivel național.

În acest context, se impune evaluarea transparenței procesului bugetar și a utilizării mijloacelor publice destinate infrastructurii rutiere prin monitorizare și investigații jurnalistice, iar proiectul vine să valorifice investigațiile realizate pentru formularea unor recomandări pentru APC, APL II și APL I.

Monitorizarea transparenței procesului bugetar și utilizării mijloacelor publice destinate infrastructurii rutiere gestionate de APL I și II.

Monitorizarea utilizării mijloacelor publice destinate infrastructurii rutiere gestionate de administrația publică locală de ambele nivele a fost realizată de către 5 coordonatori locali, reprezentanți ai publicațiilor periodice din 5 raioane diferite ale Republicii Moldova.

Număr	Raion APL II	Publicație	Coordonator
1.	Chișinău	Jurnal de Chișinău	Victoria Popa
2.	Rezina	Cuvântul	Tudor Iașenco
3.	Soroca	Observatorul de Nord	Vadim Șterbate

4.	Cimișlia	Gazeta de Sud	Ion Ciumeică
5.	Ungheni	Unghiul	Tatiana Cuibaru

Pe parcursul a 12 luni coordonatorii locali au desfășurat mese rotunde, consultări și dezbateri publice, precum și investigații jurnalistice cu scopul de a înrădăcina și impune transparența, dar și modul eficient de utilizare a banilor publici pentru întreținerea drumurilor locale comunale și a străzilor. Rezultatele acestor investigații au fost, în mare parte, publicate în cele cinci ziare menționate mai sus.

Ulterior, Beneficiarul a angajat doi experți pentru generalizarea informației aferente, în rapoarte care să conțină recomandări pentru APC, APL I și APL II pentru îmbunătățirea transparenței în utilizarea eficientă a banilor publici pentru întreținerea drumurilor locale

Surse de date utilizate în cadrul proiectului

Studiul a utilizat surse de date primare și secundare.

- Sursele de date primare au fost acumulate prin metoda interviului de la coordonatorii locali și participanții proiectului. Interviuurile au fost administrate în cadrul meselor rotunde organizate de coordonatorii locali și de către Beneficiar (Asociația Presei Independente).
- Sursele de date secundare utilizate în elaborarea acestui raport sunt reprezentate de articolele publicate de către cele 5 ziare locale pe parcursul a 12 luni, cu începere din luna septembrie 2016, dar și din sursele de informații publice referitoare la utilizarea banilor publici pentru întreținerea drumurilor locale. În acest sens, experții, au consultat documente accesibile public pe paginile web ale: Guvernului Republicii Moldova, Parlamentului Republicii Moldova, Ministerului Finanțelor al Republicii Moldova, Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor și Ministerului Economiei și Infrastructurii, Administrației de Stat a Drumurilor și pe site-urile raioanelor Soroca, Rezina, Ungheni, Cimișlia și municipiul Chișinău și pe paginile web ale primăriilor din raioanele care fac obiectul proiectului.

Lista actelor legislative și normative relevante, aprobate în perioada desfășurării proiectului:

1. [Legea nr 507 cu privire la modificarea și completarea unor acte legislative \(Legea fondului rutier – art.1, 2, anexa nr.3; Legea privind finanțele publice locale – art.5, 11\) adoptat în data de 10.03.2017 în lectură finală.](#)
2. [Legea nr 229 Pentru modificarea și completarea unor acte legislative, din 23.09.2016](#)
3. [Hotărârea Guvernului 1204, Cu privire la aprobarea repartizării mijloacelor Fondului Rutier pentru anul 2016, din 31.10.2016](#)
4. [Hotărârea Guvernului 1417, Pentru modificarea Programului privind repartizarea mijloacelor Fondului Rutier pentru anul 2016, din 28.12.2016](#)
5. [Hotărârea Guvernului 452, Cu privire la aprobarea Programului privind repartizarea mijloacelor fondului rutier pentru drumurile publice naționale pe anul 2017, din 20.06.2017](#)
6. [Hotărârea Guvernului 1468, Privind aprobarea listei drumurilor publice Naționale și Locale din Republica Moldova, din 30.12.2016](#)
7. [Raportul privind utilizarea mijloacelor Fondului Rutier pentru anul 2016](#)
8. [Ordinul nr. 17 din 30.03.2017 cu privire la aprobarea Metodologiei privind controlul ex-post publicat în Monitorul oficial nr. 109-108 \(6032-6041\) din 07.04.2017](#)
9. [Hotărârea nr. 134 din 09.03.2017 pentru aprobarea Regulamentului privind organizarea și funcționarea Agenției Achiziții Publice și efectivul-limită al acesteia](#)
10. [Ordinul nr. 14 din 26.01.2017 cu privire la aprobarea formularului tip al Dării de seama privind procedura de achiziție publică](#)
11. [Hotărâre nr. 1332 din 14.12.2016 cu privire la aprobarea Strategiei de dezvoltare a sistemului de achiziții publice pentru anii 2016-2020 și a Planului de acțiuni privind implementarea acesteia.](#)

Constatările experților

Reforma întreținerii drumurilor inițiată de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor a fost apreciată pozitiv de către reprezentanții APL I , APL, II dar și de către Congresul Autorităților Locale din Moldova. Deși sumele repartizate sunt considerate mici, acestea sunt fundamentate în baza unor criterii clare, care oferă predictibilitate în planificare și bugetare, creează, pentru prima dată, premisele necesare pentru o planificare multianuală a întreținerii drumurilor publice.

Până în anul 2017, utilizarea mijloacelor Fondului Rutier era decisă de Guvern, deopotrivă pentru drumurile naționale, locale și pentru drumurile comunale și străzi. Prioritățile locale erau decise de la nivel central și alocarea mijloacelor pentru primării purta un caracter discreționar, lucru confirmat, în repetate rânduri, mai cu seamă în anii electorali 2014 și 2015.

O astfel de repartizare, vicioasă, a Fondului Rutier genera mai multe probleme, printre care:

1. Imposibilitatea planificării pe termen mediu-lung a lucrărilor de întreținere a drumurilor publice.
2. Încălcarea principiilor fundamentale care stau la baza Strategiei naționale de descentralizare, aprobată prin Legea nr. 68 din 05.04.2012, precum:
 - **bani urmează funcția** – sistemul financiar va fi adaptat în funcție de acordarea de atribuții, iar veniturile generate de prestarea unui serviciu vor merge la nivelul administrativ care răspunde de prestația respectivă;
 - **patrimoniul urmează funcția** – responsabilul de exercitarea competenței primește și proprietatea activelor fixe necesare (patrimoniu). Realizarea gestionării eficiente și efective a patrimoniului local poate avea loc doar în cazul abilitării APL cu competență decizională deplină, așa cum cere Carta Europeană, fără a admite ingerința altor autorități sau instituții;
 - **investiția urmează competența** – nivelul administrativ responsabil de exercitarea unei competențe trebuie să fie responsabil și pentru întregul proces investițional;
 - **atribuirea/transferul competențelor** trebuie să îmbine armonios subsidiaritatea și eficiența, aceasta din urmă fiind definită prin 3 criterii principale: (i) aria geografică a beneficiarilor unei competențe să corespundă în mare măsură ariei unității administrative care o va exercita; (ii) exercitarea competenței respective să permită realizarea economiilor de scară, inclusiv prin asocierile inter-municipale; (iii) UAT căreia i se atribuie competența trebuie să aibă capacitate suficientă fiscală și de management pentru exercitarea acesteia;
 - **atribuirea/transferul competențelor către APL** – elaborarea și implementarea sistemului de management și finanțare, precum și stabilirea definitivă a proprietății asupra patrimoniului – trebuie să fie ulterioare și determinate de modul în care competențele sunt stabilite pe niveluri de administrație publică;
 - **principiul corelării** – acțiunile sau reformele propuse spre implementare în domeniul APL urmează a fi corelate cu reformele aflate în derulare.
3. Prin planificarea de la nivel central al necesarului de intervenție la nivel local se încălcau flagrant principiile stabilite în Articolul 43 litera g) și, respectiv, Art. 14 litera f), din legea privind Administrația Publică Locală nr. 436 din 28.12.2006, prin care este reglementat că atât consiliile locale, cât și cele comunale, decid asupra lucrărilor de proiectare, construcție, întreținere și modernizare a drumurilor, podurilor, fondului locativ în condițiile Legii cu privire la locuințe, precum și a întregii infrastructuri economice, sociale și de agrement de interes local și respectiv de interes raional.
4. Diminuarea considerabilă a resurselor pentru drumurile publice naționale, mai cu seamă în campanii electorale, în scopul asigurării finanțării pentru drumurile locale și comunale, care generau dividende politice incontestabile.

5. Prin lipsa unui mecanism transparent de finanțare fără discontinuități a infrastructurii rutiere locale, se limita, în mod constant, consolidarea capacității instituționale ale APL în gestionarea și întreținerea drumurilor locale.

În conformitate cu acțiunea 1.5 din Planul de implementare a strategiei naționale de descentralizare pentru anii 2012 – 2018, în decembrie 2016, Guvernul a aprobat proiectul de lege pentru modificare unor acte legislative (legea fondului rutier și legea finanțelor publice locale), prin care a fost instituit un nou mecanism de finanțare a drumurilor locale, comunale și a străzilor, implementând o politică sectorială de descentralizare în baza principiilor descrise în Strategia Națională de Descentralizare.

Cu toate acestea, reforma inițiată trebuie susținută de un spectru larg de acțiuni pe care le considerăm necesare pentru catalizarea și aprofundarea procesului de descentralizare și de responsabilizare a APL pentru mijloacele financiare gestionate, destinate întreținerii drumurilor, dar și pentru o transparență crescută și eficiență în utilizarea mijloacelor Fondului Rutier pentru drumurile naționale.

Recomandări:

Deși în conformitate cu Art. 31 al legii Fondului Rutier, în scopul asigurării transparenței și utilizării eficiente a mijloacelor fondului se înființează Consiliul Fondului Rutier, acesta s-a dovedit a fi un organ cu o eficiență foarte redusă.

Astfel, deși prevăzut în lege, Consiliul Fondului Rutier nu are un plan anual de activitate și nici nu este întrunit minim o dată pe trimestru pentru monitorizarea desfășurării concursurilor și tenderelor pentru selectarea antreprenorilor ce vor executa lucrările rutiere, organizate de administratorul drumurilor publice, sau pentru monitorizarea și evaluarea periodică a lucrărilor rutiere executate.

Un potențial factor de risc cu o eventuală generare de asimetrie în procesul de descentralizare, repartizare și utilizare eficientă a mijloacelor Fondului Rutier este și prezența în componența acestuia, începând cu 31.05.2016, contrar prevederilor legale (punct 5. II din anexa 4 a legii Fondului Rutier), a guvernatorului UTA Găgăuzia, singura unitate teritorial-administrativă reprezentată în Consiliul Fondului Rutier.

Pentru a îmbunătăți transparența și eficiența utilizării banilor publici pentru întreținerea infrastructurii drumurilor naționale este necesară consolidarea acestui organ consultativ, prin asigurarea unui

secretariat permanent al Consiliului Fondului Rutier, care va fi responsabil de implementarea și respectarea Legii nr. 720 din 02.02.1996.

Este de menționat că Prezidarea Consiliului Fondului Rutier de către Prim-ministru este, mai curând, un dezavantaj și asta pe motivul unei agende încărcate a șefului guvernului. Un organ consultativ similar Consiliului Fondului Rutier este și Consiliul Național de Coordonare a Dezvoltării Regionale, care este, prezidat de Viceprim ministru, Ministru al Economiei. Astfel, aceeași experiență poate fi perpetuată și pentru Consiliul Fondului Rutier, important este ca acesta să își exercite atribuțiile de monitorizare, transparență și eficiență prevăzute de lege.

Prin reforma Fondului Rutier implementată de guvern, a apărut o noțiune nouă de kilometru echivalent de rețea. Deși drumurile locale aflate în gestiunea APL au fost deja exprimate în kilometri echivalenți de rețea, pentru a anticipa riscul unor interpretări eronate sau variații a lungimii echivalente a drumurilor, este necesar ca guvernul să publice nu doar lista drumurilor, dar și metodologia de calcul a unui kilometru echivalent de rețea.

În contextul modificărilor operate la Legea Fondului Rutier și Legea Finanțelor Publice Locale, este absolut necesară întărirea capacităților instituționale la nivel local. Pentru a diminua riscurile aferente utilizării mijloacelor pentru întreținerea drumurilor locale comunale și a străzilor în condițiile unor capacități instituționale limitate, este recomandabilă elaborarea de către organul central de specialitate a unui manual/ghid pentru proiectarea și întreținerea drumurilor publice locale comunale și a străzilor. Acest ghid va reprezenta un manual de referință, un set de standarde pentru consiliile locale, comunale și cele sătești, la care se va apela la planificarea repartizării mijloacelor pentru întreținerea drumurilor publice gestionate.

În cadrul studiului a fost identificat că pentru banii transferați către APL I, cu destinație specială, din bugetul de stat, este prevăzută utilizare acestora doar pentru "infrastructura drumurilor comunale și a străzilor", fără să se specifice expres capitolele de cheltuieli pentru care pot fi utilizate aceste mijloace. Această situație poate duce la o înțelegere în sens restrâns a noțiunii de transfer pentru întreținerea drumurilor, interpretare care ar putea exclude cheltuieli precum:

- procurarea tehnicii și utilajului pentru întreținerea drumurilor;
- producerea de materialelor de construcție rutieră;
- cheltuieli de administrare a gospodăriei drumurilor;
- acoperirea cheltuielilor de deservire și rambursare a împrumuturilor cu destinație specială.

Pentru eliminarea acestor incertitudini considerăm oportună completarea articolului 11 a legii finanțelor publice locale nr 397 – XV din 16.10.2003, cu un alineat nou (2²), în care să se specifice expres cheltuielile eligibile pentru a fi finanțate din transferurile cu destinație specială destinate pentru infrastructura drumurilor comunale și a străzilor.

Deși atunci când este vorba de eficiența utilizării mijloacelor fondului rutier, se are în vedere, în special, modul în care sunt utilizați banii destinați întreținerii drumurilor, totuși, în cazul fondului rutier este extrem de important ca statul să respecte prevederile documentelor de planificare strategică din domeniu și să garanteze ca banii acumulați din sursele de venit a fondului rutier vor fi utilizați strict după destinație. Or în 2015, 2016 și 2017, până la aproximativ 50% din mijloacele fondului rutier au fost realocate prin modificarea legii bugetului de stat și utilizate și pentru alte scopuri decât întreținerea drumurilor. În contextul reformei Fondului Rutier, când de competența APC rămân doar drumurile publice naționale și regionale, este necesară tranziția de la o planificare anuală a finanțării întreținerii acestor obiective de infrastructură, la o planificare multianuală, pentru 3-5 ani.

În conformitate cu alineatul (5), al Articolului 8 din legea Fondului Rutier, Guvernul are responsabilitatea de raportare anuală privind modul de utilizare a mijloacelor fondului în anul precedent. Din păcate, raportul publicat de Administrația de Stat a Drumurilor nu are o structură bine definită, nu este comprehensiv, iar structura și conținutul acestuia se modifică de la an, la an, făcând extrem de dificilă comparabilitatea datelor. În această ordine de idei, aprobarea de către Guvern sau de către organul central de specialitate a unui model de raportare, invariabil, va duce la creșterea transparenței în procesul de utilizare a banilor publici pentru întreținerea drumurilor publice. Necesită a mai fi menționat faptul că raportul trebuie să conțină un capitol separat dedicat mijloacelor acumulate la fondul rutier, pe tipuri de venituri (taxe), în conformitate cu Articolul 2 a legii Fondului Rutier din 1996.

Tabelul nr1. Sinteza recomandărilor către APC pentru îmbunătățirea transparenței și creșterea eficienței în utilizarea mijloacelor Fondului Rutier pentru întreținerea drumurilor publice.

	Recomandarea	Impact	Risc
R 1	Stabilirea unui secretariat permanent al Consiliului Fondului Rutier, în afara ministerului de ramură	Secretariatul va îmbunătăți transparența și eficiența utilizării mijloacelor Fondului Rutier, asigurând respectarea prevederilor Legii nr. 720 din 02.02.1996,	Poziționarea inadecvată a Secretariatului permanent al Consiliului Fondului Rutier va limita

	sau a întreprinderii care are rolul de beneficiar și administrator al drumurilor publice naționale.	prin monitorizarea continuă a desfășurării concursurilor și tenderelor pentru selectarea antreprenorilor, dar și monitorizarea și evaluarea periodică a lucrărilor rutiere executate etc, convocând, la necesitate, Consiliul, dar nu mai rar de o dată pe trimestru.	eficiența și eficacitatea acestuia.
R 2	Modificarea componenței Consiliului.	Îmbunătățirea funcționalității Consiliului prin stabilirea Președintelui Consiliului la nivel de Vicepremier și eliminarea asimetriei prin excluderea din componența Consiliului a reprezentanților UTA.	
R 3	Publicarea Metodologiei de calcul a "kilometrului echivalent de rețea".	Asigurarea transparenței în determinarea lungimii echivalente a rețelei de drumuri administrate de APL II și APC și eliminare unor posibile manipulări a lungimii acestora prin modificarea variabilelor metodologiei pe care publicul larg nu o cunoaște.	
R 4	Elaborarea unui manual/ghid/set de standarde pentru proiectarea și întreținerea drumurilor publice locale comunale și a străzilor.	Existența unui astfel de ghid va deveni un reper pentru consiliile locale și comunale în planificarea alocării resurselor pentru întreținerea drumurilor pe care le gestionează, "ghidul" este capabil să crească considerabil eficiența utilizării banilor publici alocați pentru întreținerea drumurilor. Ghidul ar asigura un nivel minim de eficiență prin setarea unor condiții minime pentru planificarea repartizării banilor pentru întreținerea drumurilor locale comunale și străzi.	Lipsa unui manual/ghid/set și/sau calitatea proastă a acestui document poate să diminueze considerabil impactul așteptat de la aplicarea noilor prevederi legale privind finanțarea întreținerii și reparației infrastructurii drumurilor.
R	Completarea articolului	Creșterea eficienței utilizării banilor	Intenția de a extinde

5	11 al Legii finanțelor publice locale nr 397 – XV din 16.10.2003.	publici destinați pentru întreținerea drumurilor publice gestionate de APL I prin extinderea ariei cheltuielilor eligibile pentru a fi finanțate din contul transferurilor cu destinație specială alocate către APL I, după modelul cheltuielilor eligibile a fi finanțate din mijloacele Fondului Rutier.	lista cheltuielilor eligibile se poate transforma într-o inițiativă legislativă de limitare a acestei liste la cheltuieli aferente exclusiv reparației curente și întreținerii de iarnă a drumurilor publice gestionate de APL I.
R 6	Aprobarea unei mărimi anuale a fondului rutier în cuantumul aferent surselor de venit prognozate la Fondul Rutier pentru anul respectiv, dar nu mai puțin de nivelul stabilit în Strategia de Transport și Logistică 2013-2022.	Creșterea eficienței utilizării banilor publici prin asigurarea unui nivel minim de finanțare necesar pentru conservarea în stare bună a activelor rutiere reabilite, care, în caz contrar, ar costa bugetul de stat de minim de 3 ¹ ori mai mult datorită reducerii subite a ciclului de viață a unui activ rutier care nu este întreținut adecvat.	Deși mărimea Fondului Rutier inițial aprobată în legea bugetului de stat ar putea fi în conformitate cu documentele de planificare strategică, Guvernul ar putea să nu asigure finanțarea necesară în anul bugetar respectiv, admitând formarea arieratelor. Astfel, în anul bugetar n+1, chiar dacă mărimea Fondului este stabilit conform strategiei, valoarea efectivă a Fondului disponibilă pentru anul n+1 va fi diminuată cu arieratele din anul bugetar

1 Studiile în domeniul drumurilor demonstrează că alocarea la timp a unui dolar în întreținerea curentă a drumurilor salvează, ulterior, 3 dolari în lucrările de reabilitare.

			anterior.
R 7	Planificarea multianuală a întreținerii drumurilor publice naționale.	Creșterea eficienței utilizării banilor publici prin elaborarea și aprobarea unor planuri multianuale de întreținere a infrastructurii rutiere naționale în funcție de ciclul de viață a activului rutier și nu doar în funcție de necesitățile imediate.	Deși elaborate, aceste planuri ar putea fi ignorate la planificarea anuală a mărimii fondului rutier aprobat prin legea anuală a bugetului de stat.
R 8	Aprobarea unui model de raportare anuală a executării fondului rutier	Creșterea transparenței și implicarea opiniei publice în aprecierea eficienței utilizării banilor publici pentru întreținerea drumurilor prin aprobarea unui model de raportare comprehensivă, care ar permite comparabilitatea datelor din diferiți ani.	
R 9	Securizarea fondului rutier prin scoaterea acestuia în afara bugetului de stat, dar consolidarea acestuia în bugetul public național.	Securizarea mijloacelor destinate întreținerii drumurilor naționale și locale, asigurarea premiselor pentru crearea unui fond rutier de generația a II-a., creșterea eficienței și transparenței prin efectuarea prognozelor mai exacte și creșterea încrederii în planificarea multianuală.	Crearea unor deficite temporare de cash flow în bugetul de stat.