

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

Lege pentru aprobarea Contractului de finanțare - Autostrada A1 Cofinanțare aferentă fondurilor de coeziune ale UE B - dintre România și Banca Europeană de Investiții, semnat la București la 15 ianuarie 2026 și la Luxemburg la 19 ianuarie 2026

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii proiectului de act normativ

2.1 Sursa proiectului de act normativ

În ciuda eforturilor și a progreselor înregistrate în ultima perioadă, infrastructura de transport din România rămâne deficitară în raport cu nevoile de dezvoltare. Obiectivul Programului Transport 2021-2027 îl constituie realizarea investițiilor ce răspund nevoilor de dezvoltare ale României identificate în Acordul de Parteneriat 2021-2027, în concordanță cu Recomandările specifice de Țară, dar și cu strategia dezvoltată de România pentru recuperarea în mod sustenabil a decalajelor de dezvoltare a infrastructurii de transport. *Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pe perioada 2021-2030 a fost aprobat prin H.G. nr. 1312/2021 și reprezintă strategia actualizată de implementare a Master Planului General de Transport al României.*

Este necesar ca în anul 2030 România să aibă o rețea de infrastructură de transport de înaltă calitate, care să asigure conectivitatea între România și restul Uniunii Europene, precum și între toate regiunile țării, în siguranță și cu respectarea obiectivelor de neutralitate climatică și protecție a mediului. Principala provocare a Programului Transport 2021-2027 o reprezintă recuperarea decalajului de dezvoltare a infrastructurii de transport a României, asigurând, în același timp, atingerea obiectivelor europene de reducere a emisiilor de carbon și transferul spre o mobilitate durabilă și sigură.

Deficitul de infrastructură se reflectă într-o mobilitate redusă, conectivitate insuficientă la nivelul anumitor regiuni, cu impact major asupra disparității regionale, trafic de tranzit ridicat la nivelul a numeroase localități, ce nu beneficiază de variante de ocolire, timpi mari de așteptare la trecerea frontierei. O serie de tronsoane aferente rețelei TEN-T rutiere nu sunt construite la standarde corespunzătoare nivelului de trafic și conexiunii pe care trebuie să o asigure, ceea ce face ca principalele rute de transport să fie caracterizate de timpi mari de parcurs și blocaje de trafic. Aceasta conduce la o slabă interconectare a principalelor centre economice și urbane cu alte noduri de transport intermodal, cum ar fi porturile și aeroporturile. Anumite zone prezintă o accesibilitate

deficitară la rețelele de transport, fiind necesare investiții în continuare la nivelul drumurilor naționale și județene.

În acest context, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a identificat mai multe proiecte care ar putea sta la baza contractării și disponibilizării unor împrumuturi de la Banca Europeană de Investiții. Astfel, în baza aprobării Guvernului și a Președintelui României, la 15 ianuarie 2026, la București și la 19 ianuarie 2026, la Luxemburg a fost semnat cel de al doilea contract de finanțare dintre România și Banca Europeană de Investiții în valoare de 500 de milioane euro, destinat sprijinirii proiectului de investiții Autostrada A1 Sibiu-Pitești. Un prim contract de finanțare, pentru un împrumut de aceeași valoare, a fost semnat în data de 8 octombrie 2025 la București, fiind aprobat prin legea nr. 19/2026. Astfel, valoarea totală a împrumuturilor acordat de BEI pentru acest proiect este de 1.000 de milioane euro, iar valoarea totală a proiectului, așa cum a fost ea stabilită BEI în scopul acordării împrumuturilor este de 5.481,16 de milioane euro.

2.2 Descrierea situației actuale

Realizarea autostrăzii Sibiu – Pitești a fost aprobată prin H.G. nr 196/2019¹. Conform indicatorilor astfel aprobați, Proiectul are o lungime de totală de 122,11 km, fiind compus din cinci secțiuni, după cum urmează: (i) Secțiunea 1 Sibiu – Boița (14,15 km), (ii) Secțiunea 2 Boița – Cornetu (30,35 km), (iii) Secțiunea 3 Cornetu – Tigveni (37,40 km), (iv) Secțiunea 4 Tigveni – Curtea de Argeș (9,86 km) și (v) Secțiunea 5 Curtea de Argeș – Pitești (30,35 km).

Autostrada Sibiu - Pitești face parte din Rețeaua Trans-Europeană de Transport (TEN-T), așa cum este aceasta definită în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind liniile directoare ale Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, și concură la îmbunătățirea mobilității în lungul rețelei de transport TEN-T, precum și de-a lungul coridoarelor naționale și regionale, prin reducerea timpilor de călătorie și riscului de accidente. Obiectivul general al Autostrăzii Sibiu – Pitești, așa cum a fost acesta definit în cadrul Master Planul General de Transport, este de a crește eficiența economică a rețelei de transport din România prin îmbunătățirea timpului de călătorie între Sibiu și Pitești și, implicit, îmbunătățirea conectivității la nivel regional. Obiectivul coridorului îl constituie accesul la Marea Neagră prin teritoriul României. Autostrada este prima care traversează Munții Carpați și va aduce oportunități de dezvoltare semnificative pentru toate comunitățile de la nordul la sudul României.

Proiectul a beneficiat de finanțare în cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare 2014-2020 și este inclus și în Programul Transport 2021 -2027, valoarea alocărilor financiare totale din fonduri externe nerambursabile fiind de aprox. 9,27 mld. lei



¹ privind re aprobarea indicatorilor tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții "Autostrada Sibiu - Pitești"

(reprezentând aprox. 1,83 mld. Euro²). Diferența, până la concurența valorii totale, este acoperită de la bugetul de stat.

Proiectul a demarat în anul 2020 și beneficiază de fonduri alocate de la bugetul de stat la titlurile X Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile aferente cadrului financiar 2014-2020 și din fondul de modernizare și VIII Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile (fen) postaderare.

Conform Strategiei de administrare a datoriei publice guvernamentale 2025 – 2027, finanțarea deficitului bugetar și refinanțarea datoriei publice guvernamentale se realizează în principal din surse interne și, în completare, din surse externe, prin utilizarea instrumentelor de finanțare oferite de către instituțiile financiare internaționale, inclusiv a celor instituite la nivelul Uniunii Europene pentru susținerea procesului de redresare și reziliență la nivelul statelor membre, avându-se în vedere termenii și condițiile avantajoase oferite de acestea.

2.3 Schimbări preconizate

Se estimează că Proiectul se va finaliza în 2028, data finală de disponibilizare a împrumutului fiind de 36 de luni de la data semnării Contractului de finanțare. Conform prevederilor contractului, împrumutul poate fi tras în maxim 10 tranșe, valoarea minimă a unei tranșe fiind de 50 milioane euro. Împrumutul acoperă până la 50% din costul total al Proiectului. Nu sunt eligibile cheltuielile cu TVA și cele privind exproprierile.

Termenii financiari aferenți împrumutului, respectiv maturitatea, modalitatea de rambursare, tipul de dobândă (fixă sau variabilă), frecvența și termenele de plată a serviciului datoriei publice vor fi stabilite pentru fiecare tranșă în parte cu ocazia tragerii, cu luarea în considerare a termenilor și condițiilor standard ale BEI, așa cum sunt prevăzute în contractul de finanțare, respectiv: maturitatea de până la 27 ani de la data tragerii, pentru fiecare tranșă în parte, pentru opțiunea de rambursare în mai multe rate și de până la 16 ani de la data tragerii tranșei, pentru opțiunea de rambursare într-o singură tranșă.

Plata serviciului datoriei publice aferent împrumutului, respectiv rambursarea capitalului, achitarea dobânzilor, a comisioanelor și a altor costuri aferente împrumutului se asigură, conform legislației în vigoare privind datoria publică, prin mecanismul aferent finanțărilor rambursabile contractate de Guvernul României, prin Ministerul Finanțelor, în vederea finanțării deficitului bugetului de stat și refinanțării datoriei publice guvernamentale.

Implementarea Proiectului va fi asigurată de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii prin Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A. (C.N.A.I.R.), în calitate de agenție de implementare. În această calitate, Ministerului Transporturilor și Infrastructurii i se delegă întreaga autoritate și responsabilitate privind realizarea Proiectului și utilizarea fondurilor alocate acestuia.

Ministerul Finanțelor, pe de o parte, și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și C.N.A.I.R., pe de altă parte, vor încheia un acord subsidiar, prin care se vor stabili

² Echivalent, calculat la un curs de 5,07 lei/euro.

drepturile și obligațiile părților în ce privește realizarea Proiectului și executarea contractului de finanțare.

Echivalentul în lei al valorii împrumutului se cuprinde în bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, ca parte a cheltuielilor aferente Proiectului, în cadrul sumelor alocate anual cu această destinație de la bugetul de stat.

Tragerile în cadrul împrumutului vor fi efectuate de către Ministerul Finanțelor, conform prevederilor contractului de finanțare, în baza raportărilor/evidențelor furnizate de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A., privind cheltuielile/activitățile eligibile efectuate în cadrul împrumutului.

Sumele trase din împrumut de către Ministerul Finanțelor vor avea destinațiile prevăzute în Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 64/2007 privind datoria publică, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 109/2008, cu modificările și completările ulterioare, respectiv finanțarea deficitului bugetului de stat și refinanțarea datoriei publice guvernamentale.

Conform prevederilor Contractului de finanțare, dreptul aplicabil este legislația luxemburgheză. Prin urmare, natura juridică a acestui document este de contract de stat, nefiindu-i astfel aplicabile prevederile Legii nr. 590/2003 privind tratatele. Intrarea în vigoare a contractului de finanțare este condiționată de aprobarea acestuia prin act normativ cu putere de lege, conform prevederilor art. 4 alin. (5) din O.U.G. nr 64/2007 privind datoria publică, aprobată cu modificări prin Legea nr. 109/2008, cu modificările și completările ulterioare.

2.4 Alte informații *)

Secțiunea a 3-a Impactul socioeconomic **)

3.1 Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ

Nu se referă la acest subiect.

3.2 Impactul social

a) *impactul asupra sănătății populației, siguranței alimentare și nutriției, precum și asupra sistemului de sănătate*

Nu este cazul

b) *impactul asupra educației și învățării pe tot parcursul vieții*

Nu este cazul

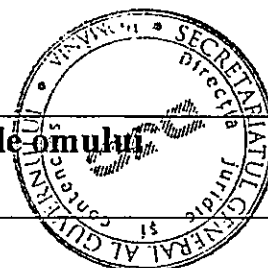
3.3 Impact asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului

Nu se referă la acest subiect.

3.4 Impactul macroeconomic

Nu se referă la acest subiect.

3.4.1 Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori



macroeconomici

Nu se referă la acest subiect.

3.4.2 Impactul asupra mediului concurențial și domeniul ajutoarelor de stat

Nu se referă la acest subiect.

3.5 Impactul asupra mediului de afaceri

Nu se referă la acest subiect.

3.6 Impactul asupra mediului înconjurător

Nu se referă la acest subiect.

3.7 Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării

Nu se referă la acest subiect.

3.8 Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile

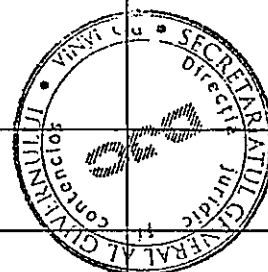
Nu se referă la acest subiect.

3.9 Alte informații**Secțiunea a 4-a**

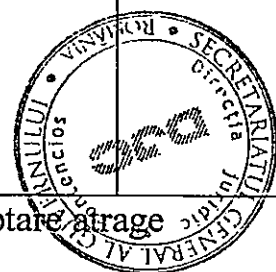
Impactul financiar asupra bugetului general consolidat atât pe termen scurt, pentru anul curent cât și pe termen lung (5 ani), inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri. *)**

Impactul financiar direct al împrumutului asupra cheltuielilor bugetului de stat este generat de plata serviciului datoriei publice (respectiv dobânzi și comisioane aferente împrumutului), acesta fiind în mod direct influențat de cheltuielile efectuate în cadrul Proiectului. Având în vedere un calendar estimativ al implementării și implicit al tragerilor în cadrul împrumutului, impactul estimativ asupra cheltuielilor bugetului de stat pentru perioada 2026 – 2030 este prezentat, după cum urmează:

-în mii lei (RON)						
Indicatori	Anul curent	Următorii patru ani				Media pe cinci ani
		2026	2027	2028	2029	
4.1 Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						
i. impozit pe profit						
ii. impozit pe venit						
b) bugete locale						
i. impozit pe profit						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat						



i. contribuții de asigurări						
d)alte tipuri de venituri (se va menționa natura acestora)						
4.2 Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:	0	0	47.214,00	117.712,50	117.712,50	56.527,80
a)buget de stat						
b)bugete locale: i. cheltuieli de personal ii. bunuri și servicii						
c)bugetul asigurărilor sociale de stat: i. cheltuieli de personal ii. bunuri și servicii						
d)alte tipuri de cheltuieli (se va menționa natura acestora) Serviciul datoriei publice	0	0	47.214,00	117.712,50	117.712,50	56.527,80
4.3 Impact financiar, plus/minus, din care:						
a)buget de stat						
b)bugete locale						
4.4 Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
4.5 Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
4.6 Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
4.7 Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente:						



- a) fișa financiară prevăzută la art. 15 din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, însoțită de ipotezele și metodologia de calcul utilizată;
- b) declarația conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele și prioritățile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală și cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară

4.8 Alte informații

Secțiunea a 5 a

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

5.1 Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ

Nu este cazul

5.2 Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice

Nu este cazul

5.3 Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE).

Nu este cazul

5.3.1 Măsurile normative necesare transpunerii directivelor UE

Nu este cazul

5.3.2 Măsurile normative necesare aplicării actelor legislative UE

Nu este cazul

5.4 Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene

Nu este cazul

5.5 Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate

Nu este cazul

5.6 Alte informații

Secțiunea a 6 - a

Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

6.1 Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative

6.2 Informații privind procesul de consultare cu organizațiile neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate

Inițierea actului normativ este rezultatul încheierii unui acord cu o instituție financiară internațională, actul normativ aprobând contractul de finanțare, potrivit prevederilor legislației române în vigoare. Au fost respectate dispozițiile Legii nr. 52/2003,



republicată, privind transparența decizională, proiectul de act normativ fiind publicat pe site-ul Ministerului Finanțelor la secțiunea Transparență/Proiecte de acte normative.

6.3 Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale

Nu este cazul.

6.4 Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative

Nu este cazul.

6.5 Informații privind avizarea de către:

a) **Consiliul Legislativ** – proiectul de act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ prin avizul nr. 203/2026.

b) **Consiliul Suprem de Apărare a Țării**

c) **Consiliul Economic și Social**

d) **Consiliul Concurenței**

e) **Curtea de Conturi**

6.6 Alte informații

Secțiunea a 7-a **Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ**

7.1 Informarea societății civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ

Au fost respectate dispozițiile Legii nr. 52/2003, republicată privind transparența decizională. Proiectul de act normativ a fost publicat pe site-ul Ministerului Finanțelor în data de 25 februarie 2026.

7.2 Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice

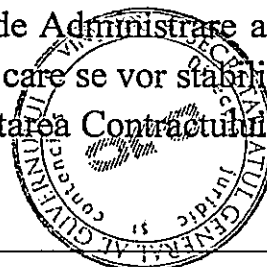
Secțiunea a 8-a

Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ

8.1 Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ

Punerea în aplicare a prezentului act normativ se asigură de către Ministerul Finanțelor, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A., care vor încheia un acord subsidiar prin care se vor stabili drepturile și obligațiile părților în implementarea Proiectului și executarea Contractului de finanțare, așa cum se menționează în Secțiunea a 2-a de mai sus.

8.2 Alte informații – nu este cazul



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege pentru aprobarea Contractului de finanțare – Autostrada A1 Cofinanțare aferentă fondurilor de coeziune ale UE B - dintre România și Banca Europeană de Investiții, semnat la București la 15 ianuarie 2026 și la Luxemburg la 19 ianuarie 2026, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM-MINISTRU

ILIE GAVRIL BOLOJAN

