EXPUNERE DE MOTIVE

Prin proiectul lege alăturat se propune spre ratificare Contractul de finanțare în valoare de 240 milioane EUR dintre România, reprezentată de Ministerul Finanțelor Publice (MFP), Banca Europeană de Investiții (BEI) şi Administrația Națională a Drumurilor (AND), pentru finanțarea Proiectului de reabilitare a drumurilor, etapa a V-a, semnat la Bucureşti, la 8 martie 2002.

Caracterul de urgență al acestui proiect de lege este dat de necesitatea ratificării cât mai rapide a Contractului de finanțare, condiție esențială pentru intrarea în vigoare a acestuia şi pentru a permite astfel efectuarea tragerilor din împrumut, având în vedere necesitatea demarării cât mai urgente a Proiectului de reabilitare a drumurilor, etapa a V-a.

În cadrul strategiei de modernizare şi dezvoltare a infrastructurilor de transport, reabilitarea drumurilor reprezintă o prioritate.

Programul de reabilitare a drumurilor naționale a început în anul 1993 şi s-a derulat până în prezent în patru etape, după cum urmează:

1. Etapa I, finalizată în anul 1998, a cuprins reabilitarea a 1100 km de drumuri naționale europene pentru care s-au contractat împrumuturi de la BIRD, BERD şi BEI în valoare totală de cca. 280 milioane USD echivalent.

2. Etapa a II-a cuprinde reabilitarea a cca. 1000 km de drumuri naționale europene pentru care s-au contractat împrumuturi de la BIRD, BERD şi BEI în valoare totală de cca. 300 milioane USD echivalent.

3. Etapa a III-a cuprinde reabilitarea a 920 km de drumuri naționale europene pentru care a fost contractat un împrumut BEI în valoare de 225 milioane EUR.

4. Etapa a IV-a cuprinde reabilitarea a cca. 642 km de drumuri naționale europene pentru care a fost contractat un împrumut BEI în valoare de 245 milioane EUR.

Etapa a V-a de reabilitare a drumurilor naționale cuprinde reabilitarea unei rețele de drumuri naționale în lungime totală de 745,4 km, drumuri naționale a caror capacitate de trafic este sub cea necesară derulării în condiții optime a traficului național şi internațional, şi ale căror caracteristici geometrice şi de portantă ale sistemului rutier nu mai corespund intensității şi structurii traficului actual. Prin realizarea obiectivelor propuse, această etapa va avea un rol major în

definitivarea infrastructurii de transport, care va putea fi acceptată pe viitor de către UE ca rețea trans-europeană.

La finanțarea Proiectului, al cărui cost estimat este de 480,8 milioane EUR, inclusiv cheltuieli neprevăzute şi dobânda pe perioada construcției, dar excluzând impozitele şi taxele, prevăzut a se finaliza până în decembrie 2006, participă: BEI cu un împrumut de 240 milioane EUR, şi Guvernul Romaniei cu o contribuție de 240,8 milioane EUR, prin bugetul Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor şi Locuinței şi/sau fondurile A.N.D. şi/sau finanțare nerambursabilă ISPA.

Obiectivul Proiectului de reabilitare a drumurilor, etapa a V-a, constă în modernizarea mai multor sectoare din rețeaua principală de drumuri însumand 745,4 km în părțile de sud - vest, nord - vest, nord – est şi centru ale țării. Secțiunile de drumuri incluse în proiect sunt:

1.	DN 66	Filiaşi – Petroşani	131,0 km
2.	DN 56	Craiova – Calafat	84,0 km
3.	DN 56 A	Maglavit – Simian	79,1 km
4.	DN 2	Sabaoani – Siret	140,3 km
5.	DN 1	Braşov – Sibiu	126,0 km
6.	DN 76	Deva – Oradea	185,0 km
			745,4 km

Proiectul contribuie la îmbunătățirea fluxului de circulație, la scăderea ratei consumului de combustibil, permite realizarea unui grad mai scăzut de uzură a anvelopelor şi va determina atât reducerea numărului vehiculelor defecte, cât şi reducerea nivelului zgomotului.

Deoarece implică numai reabilitarea şi lărgirea drumurilor existente, proiectul nu va determina mutări de case şi de proprietăți, nu va fi afectată situația siturilor istorice şi arheologice.

Realizarea proiectului implică o serie de avantaje:

- reabilitarea infrastructurii (reabilitare de drumuri naționale)
- armonizarea standardelor cu cele ale Uniunii Europene
- îmbunătățirea calității mediului prin reducerea gradului de poluare determinată de lucrările specifice întreținerii drumurilor
- reducerea consumului de combustibil
- reducerea costurilor de transport
- reducerea accidentelor de circulație
- inducerea de influențe benefice în întreaga economie, creşterea gradului de ocupare a forței de munca zonal pe o perioadă de circa 3-4 ani.

Dezavantajele proiectului:

- mutări de instalații şi alte utilități aflate în exploatare
- tăieri de arbori pe sectoarele în lucru, îngreunarea desfăşurării traficului şi posibilitatea producerii unor accidente de circulație determinate de indisciplina participanților la trafic.

Din punct de vedere al impactului social, se remarcă o creştere a gradului de ocupare a forței de muncă şi îmbunatățire a condițiilor de viață pentru personalul angajat şi, indirect, o reducere a costurilor elementelor de bază în alimentație prin reducerea costurilor de transport şi energie, reducerea cheltuielilor pentru tratamente medicale şi asistență medicală prn scăderea numarului de accidente, reducerea costurilor de întreținere şi reparare a autovehiculelor, mediu mai sănătos pentru copii şi persoane cu afecțiuni, prin scăderea nivelului de poluare (a noxelor, reducerea poluării cu cantități de plumb).

Din punct de vedere financiar, împrumutul prezintă următoarele avantaje:

- comportă costuri reduse deoarece, pe de o parte, BEI este o bancă de rang AAA care îşi procură sursele de finanțare la costuri foarte scăzute, iar pe de altă parte, este o instituție non-profit;

- BEI nu percepe comision de angajament sau alte comisioane, spre deosebire de alte instituții financiare internaționale (BIRD, BERD).

Împrumutul acordat României de catre BEI va finanța costurile lucrărilor de reabilitare corespunzatoare obiectivului cuprins în Proiect, urmând ca taxele şi impozitele aferente acestor lucrări să fie suportate de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor şi Locuinței.

Împrumutul este denominat în EUR şi are o perioadă de rambursare de 20 de ani din care 5 ani perioadă de grație. Rata dobânzii va fi rata dobânzii aplicabile la data emiterii Avizului de Tragere pentru împrumuturile exprimate în valută relevantă şi acordate de Banca împrumutaților săi în aceiaşi termeni de rambursare şi în aceleaşi condiții de plată a dobânzii ca cele pentru Tranşa în cauză.

Sumele împrumutului vor putea fi utilizate printr-un numar maxim de 12 tranşe, fiecare tranşă având o valoare echivalentă cu cel putin 10 milioane EUR, dar nu mai mult de 30 milioane EUR.

Rambursarea sumelor împrumutului şi plata dobânzilor, spezelor şi oricăror altor costuri ale împrumutului acordat de BEI se vor asigura de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor şi Locuinței

Proiectul urmează să fie realizat de beneficiarul final al împrumutului, respectiv A.N.D., cu sprijinul Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor şi Locuinţei, sub autoritatea căruia se află. Între Ministerul Finsnţelor Publice, în calitate de reprezentant al României în relaţia cu BEI, pe de o parte, şi A.N.D., în calitate de beneficiar final al împrumutului şi Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor şi Locuinţei, în calitate de ordonator principal de credite şi Coordonator al activităţii A.N.D., pe de altă parte, urmează să se încheie un acord de împrumut subsidiar, în baza căruia sumele împrumutate de România de la BEI se vor subîmprumuta A.N.D., în aceleaşi condiţii ca cele stipulate în Contractul de finanţare. De asemenea, prin acordul de împrumut subsidiar se vor stabili condiţiile de rambursare a subîmprumutului, modul de realizare a Proiectului, plata dobânzilor, comisioanelor şi orice alte obligaţii ale părţilor.

Având în vedere experienţa acumulată în derularea împrumuturilor anterioare, în condiţiile în care, în perioada până la utilizarea completă a creditului extern sau a rambursării acestuia, va interveni necesitatea efectuării operative a unor amendamente la Contractul de finanţare, s-a considerat necesară introducerea în actul normativ de ratificare a Contractului de finanţare, a unui articol privind autorizarea Guvernului ca, prin Ministerul Finanţelor Publice, de comun acord cu Banca Europeană de Investiţii şi Administraţia Naţională a Drumurilor, să introducă amendamente la Contractul de finanţare care privesc realocări de fonduri, modificări în structura împrumutului pe categorii şi componente, modificări de termene, precum şi orice alte modificări care nu sunt de natură să sporească obligaţiile financiare ale României faţă de BEI, sau să determine noi condiţionări economice faţă de cele convenite iniţial între părţi.

Faţă de cele prezentate mai sus, a fost întocmit proiectul de lege alăturat, pe care îl supunem PARLAMENTULUI spre adoptare, cu procedura de urgenţă prevăzută de art.74 alin.(3) din Constituţia României.

PRIM-MINISTRU

ADRIAN NĂSTASE