

EXPUNERE DE MOTIVE

Prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr.159/2002, aprobată, a fost ratificat Contractul de finanțare în valoare de 240 milioane EUR dintre România, reprezentată de Ministerul Finanțelor Publice (M.F.P.), Banca Europeană de Investiții (B.E.I.) și Administrația Națională a Drumurilor (A.N.D.), pentru finanțarea Proiectului de reabilitare a drumurilor, etapa a V-a, semnat la București la 8 martie 2002.

Caracterul de urgență al ordonanței a fost dat de necesitatea ratificării cât mai rapide a Contractului de finanțare, condiție esențială pentru intrarea în vigoare a acestuia și 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 și dezvoltare a infrastructurilor de transport, reabilitarea drumurilor reprezintă o prioritate.

Programul de reabilitare a drumurilor naționale a început în anul 1993 și 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 B.I.R.D., B.E.R.D. și B.E.I. 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 B.I.R.D., B.E.R.D. și B.E.I. 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 B.E.I. 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 B.E.I. în valoare de 245 milioane EUR.

Etapa a V-a de reabilitare a drumurilor cuprinde reabilitarea unei rețele de drumuri naționale în lungime totală de 745,4 km, drumuri naționale a căror capacitate de trafic este sub cea necesară derulării în condiții optime a traficului național și internațional, și ale căror caracteristici geometrice și de portanță ale sistemului rutier nu mai corespund intensității și structurii traficului actual. Prin realizarea obiectivelor propuse, această etapă 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 și dobânda pe perioada construcției, dar excluzând impozitele și taxele, prevăzut a se finaliza până în decembrie 2006, participă: B.E.I. cu un împrumut de 240 milioane EUR și Guvernul României cu o contribuție de 240,8 milioane EUR, prin bugetul Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței și/sau fondurile A.N.D. și/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 însumând 745,4 km în părțile de sud – vest, nord – vest, nord - est și centru ale țării. Secțiunile de drumuri incluse în proiect sunt:

1.	DN 66	Filiași – Petroșani	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	Brașov – Sibiu	126,0 km
6.	DN 76	Deva – Oradea	<u>185,0 km</u>
			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 și va determina atât reducerea numărului vehiculelor defecte, cât și reducerea nivelului zgomotului.

Deoarece implică numai reabilitarea și lărgirea drumurilor existente, proiectul nu va determina mutări de case și de proprietăți, nu va fi afectată situația siturilor istorice și 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,
- reducerea consumului de combustibil,
- reducerea costurilor de transport,
- reducerea accidentelor de circulație,
- inducerea de influențe benefice în întreaga economie, creșterea gradului de ocupare a forței de muncă zonal, pe o perioadă de circa 3-4 ani.

Dezavantajele proiectului:

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

Din punct de vedere al impactului social, se remarcă o creștere a gradului de ocupare a forței de muncă și îmbunătățire a condițiilor de viață pentru personalul angajat și, indirect, o reducere a costurilor elementelor de bază în alimentație prin reducerea costurilor de transport și energie, reducerea cheltuielilor pentru tratamente medicale și asistență medicală prin scăderea numărului de accidente, reducerea costurilor de întreținere și reparare a autovehiculelor, mediu mai sănătos pentru copii și 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, B.E.I. este o bancă de rang AAA care își procură sursele de finanțare la costuri foarte scăzute, iar, pe de altă parte, este o instituție non – profit,

- B.E.I. nu percepe comision de angajament sau alte comisioane, spre deosebire de alte instituții financiare internaționale (B.I.R.D., B.E.R.D.).

Împrumutul acordat României de către B.E.I. va finanța costurile lucrărilor de reabilitare corespunzătoare obiectivului cuprins în Proiect, urmând ca taxele și impozitele aferente acestor lucrări să fie suportate de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței.

Împrumutul este denominat în EUR și 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 și acordate de Bancă împrumutătorilor săi în aceiași termeni de rambursare și în aceleași condiții de plată a dobânzii ca cele pentru tranșa în cauză.

Sumele împrumutului vor putea fi utilizate printr-un număr maxim de 12 tranșe, fiecare tranșă având o valoare echivalentă cu cel puțin 10 milioane EUR, dar nu mai mult de 30 milioane EUR.

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

Proiectul urmează să fie realizat de beneficiarul final al împrumutului, respectiv A.N.D., cu sprijinul Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței, sub autoritatea căruia se află. Între Ministerul Finanțelor Publice, în calitate de reprezentant al României în relația cu B.E.I., pe de o parte, și A.N.D., în calitate de beneficiar final al împrumutului și Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței, în calitate de ordonator principal de credite și coordonator al activității 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 B.E.I. se vor subîmprumuta A.N.D., în aceleași condiții ca cele stipulate în Contractul de finanțare. De asemenea, prin acordul de împrumut subsidiar se vor stabili condițiile de rambursare a subîmprumutului, modul de realizare a Proiectului, plata dobânzilor, comisioanelor și orice alte obligații ale părților.

Având în vedere experiența acumulată în derularea împrumuturilor anterioare, în condițiile 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 finanțare, s-a considerat necesară introducerea în actul normativ de ratificare a Contractului de finanțare, a unui articol privind autorizarea Guvernului ca, prin Ministerul Finanțelor Publice, de comun acord cu Banca Europeană de Investiții și Administrația Națională a Drumurilor, să introducă amendamente la Contractul de finanțare care privesc realocări de fonduri, modificări în structura împrumutului pe categorii și componente, modificări de termene, precum și orice alte modificări care nu sunt de natură să sporească obligațiile financiare ale României față de B.E.I., sau să determine noi condiționări economice față de cele convenite inițial între părți.

Față de cele prezentate mai sus, Parlamentul României a adoptat Legea pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.159/2002 privind ratificarea Contractului de finanțare dintre România și Banca Europeană de Investiții și Administrația Națională a Drumurilor pentru finanțarea Proiectului de reabilitare a drumurilor, etapa a V-a, semnat la București la 8 martie 2002.