

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

LEGE pentru aprobarea Ordonanței de urgență de urgență a Guvernului privind reorganizarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A. și înființarea Companiei Naționale de Investiții Rutiere S.A., precum și modificarea și completarea unor acte normative

Secțiunea 2

Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale

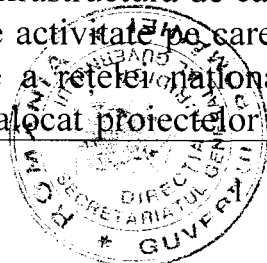
Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A., aflată sub autoritatea Ministerului Transporturilor este administratorul autostrăzilor și drumurilor naționale pe bază de contract de concesiune încheiat în condițiile prevăzute de legislația în vigoare, având drepturile, obligațiile și răspunderile ce îi revin în această calitate, potrivit reglementărilor interne și actelor juridice internaționale la care România este parte;

În vederea asigurării cadrului legal precum și a condițiilor necesare realizării obligațiilor Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A., se află sub autoritatea Ministerului Transporturilor pentru desfășurarea activităților de interes public național în domeniul administrării drumurilor naționale și autostrăzilor;

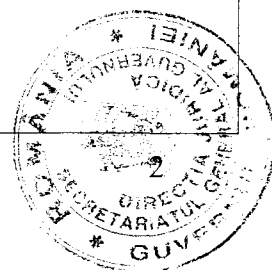
Întrucât principalele obiective ale Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. pentru perioada următoare sunt reprezentate de dezvoltarea rețelei de autostrăzi, construirea unei rețele de drumuri expres, realizarea de centuri și variante ocolitoare pentru orașele mari, conexiunea municipiilor reședință de județ și a localităților urbane limitrofe la autostrăzi și drumuri expres, dar și de a asigura implementarea proiectelor de infrastructură de transport transeuropene așa cum acestea sunt definite de legislația în vigoare;

Având în vedere că proiectele de infrastructură de transport sunt investiții publice de importanță strategică pentru România, care asigură conectivitatea cu coridoarele de transport europene și creșterea mobilității populației și a mărfurilor;

Deoarece în prezent se înregistrează multiple întârzieri în implementarea proiectelor de infrastructură de transport rutier datorită lipsei fondului de timp alocat pentru proiectele de infrastructură de către managementul companiei ca urmare a volumului de activitate pe care îl presupune activitatea de mentenanță și întreținere a rețelei naționale rutiere, respectiv cca 30% din fondul de timp este alocat proiectelor de



	investiții în infrastructură și cca 70% din fondul de timp pentru mentenanță și întreținere, cu implicații directe asupra realizării rețelei de autostrăzi precum și datorită slabei calități a documentațiilor tehnico-economice elaborate și a lipsei personalului specializat în probleme de implementare a proiectelor de infrastructură; Întrucât media europeană anuală de realizare a rețelilor de autostrăzi este de 100 km/an la o populație de 18 mil locuitori, iar în România începând cu anul 2007 și până în prezent a fost realizată o medie anuală de 50 km/an cu impact direct asupra atragerii de investitori pentru susținerea dezvoltării economice a României; Urgența reglementării este determinată de riscul posibil de a decomite importante sume de bani din bugetul Uniunii Europene ca urmare a neimplementării proiectelor de infrastructură de transport rutier. De asemenea urgența reglementării este determinată și de blocajul existent în implementarea proiectelor de infrastructură rutieră care conduce la afectarea atragerii de investitori la nivel național, la neasigurarea unui grad ridicat de mobilitate a populației și a circulației mărfurilor, concomitent cu diminuarea resurselor atrase la bugetul de stat din dezvoltarea investițiilor în diferite sectoare ale economiei naționale, fiind astfel afectată dezvoltarea economică a României. Totodată urgența reglementării este determinată de penalitățile/majorările de întârziere contractuale rezultate din derularea contractelor cu executanții de lucrări cu impact direct asupra cheltuielilor bugetului de stat. Deoarece întârzierea implementării proiectelor de infrastructură de transport transeuropeană are impact direct asupra pierderii de sume alocate României prin Programul Operațional Infrastructură Mare, context care impune reglementarea unor măsuri pentru diminuarea acestei categorii de risc. Sursele de finanțare pentru dotările CNADNR trebuie să fie asigurate din amortizare și profitul net pentru a asigura executarea de lucrări de întreținere și mentenanță necesare infrastructurii rutiere în regie proprie pentru a evita producerea de degradări ale structurii rutiere cu impact asupra siguranței circulației, iar în acest context se impune reglementarea structurii surselor de finanțare care stau la baza achiziționării dotării cu echipamente și utilaje.
1¹. În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație comunitară sau creează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia	Nu este cazul



2. Schimbări
preconizate

Prin proiectul de act normativ se propune reorganizarea C.N.A.D.N.R. și înființarea unei companii distincte pentru gestionarea infrastructurii rutiere astfel încât să fie asigurată dezvoltarea pe termen lung a rețelei de transport TEN-T Centrală și Globală, în conformitate cu obiectivele asumate față de Comisia Europeană, iar neadoptarea cadrului legal de reorganizare constituie o situație excepțională care conduce la întârzieri în implementarea proiectelor și la decommiterea unor sume importante de bani din bugetul Uniunii Europene. Aceste întârzieri au impact direct asupra dezvoltării economice viitoare a României.

În acest context, prin proiectul de act normativ, Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 84/2003 pentru înființarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. prin reorganizarea Regiei Autonome "Administrația Națională a Drumurilor din România", publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 694 din 3 octombrie 2003, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 47/2004, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează în mod corespunzător.

Prin proiectul de act normativ se înființează Compania Națională de Investiții Rutiere S.A., denumită în continuare C.N.I.R., ca societate comercială pe acțiuni potrivit Legii societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu personalitate juridică, de interes strategic național, care se organizează și funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor, pe bază de gestiune economică și autonomie financiară distinctă, cu respectarea legislației în vigoare, și va asigura serviciul public de dezvoltare a infrastructurii de transport rutiere pentru transportul populației și a mărfurilor, în condiții de siguranță a circulației, timpi de deplasare comparabili cu cei din Uniunea Europeană și confort în trafic. Serviciul public asigurat de C.N.I.R. este parte din serviciul public de interes general care asigură circulația populației și a mărfurilor pe rețeaua națională de transport.

Decizia de înființare a CNIR se fundamentează pe o serie de motivații care au în vedere respectarea unor principii dintre care amintim:

1. promovarea liberei concurențe între executanții de lucrări, în calitate de operatori economici;
2. tratamentul nediscriminatoriu al operatorilor economici odată cu participarea la procedurile de achiziție publică;
3. asigurarea transparenței fondurilor publice și eficiența utilizare a acestora;
4. evitarea unor situații de natură să conducă la apariția concurenței neloiale;
5. accelerarea ritmului de implementare a proiectelor de infrastructură de transport rutier concomitent cu asigurarea calității implementării acestora;



C.N.I.R. va avea drept obiect principal de activitate:

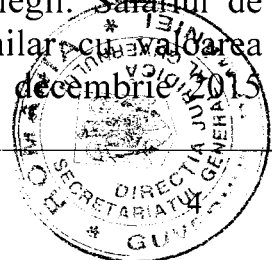
- a) proiectarea, construirea, reabilitarea, modernizarea, repararea pe perioadele de garanție tehnică a autostrăzilor până la data predării către C.N.A.I.R., drumurilor expres, drumurilor naționale, variantelor ocolitoare precum și a altor elemente de infrastructură rutieră care fac parte din structura rutieră menționată astfel cum acestea sunt aprobate prin documentele strategice la nivel național sau fac obiectul unor decizii ale autorităților publice naționale în domeniul transporturilor;
- b) executarea de lucrări în regie proprie de natura celor menționate la lit. a) cu respectarea prevederilor legale în domeniul ajutorului de stat și a achizițiilor publice;
- c) coordonarea dezvoltării unitare și echilibrate a infrastructurii de transport rutier în acord cu sursele de finanțare disponibile și cu documentele strategice aprobate la nivel național;
- d) desfășoară activități de subconcesionare a spațiilor de servicii, cu respectarea legii, situate de-a lungul autostrăzilor și a drumurilor expres pentru asigurarea de servicii necesare desfășurării traficului auto precum și a altor activități economice.

Capitalul social inițial al C.N.I.R. este în valoare de 50.000.000 lei și este subscris și integral vărsat în numerar de Statul Român în calitate de acționar unic care își exercită drepturile și își îndeplinește obligațiile prin Ministerul Transporturilor în calitate de reprezentant legal al Statului Român.

Capitalul social al C.N.I.R. este divizat în 5.000.000 de acțiuni cu o valoare nominală de 10 lei fiecare, deținute în totalitate de Statul Român, prin reprezentant legal Ministerul Transporturilor.

C.N.I.R. va avea conducerea executivă asigurată de un director general. Până la organizarea procesului de selecție prevăzut de OUG 109/2011 pentru directorul general se numește un director general interimar. Derogarea pentru durata interimatului este necesară întrucât compania are o activitate complexă de dezvoltare a infrastructurii rutiere, iar procesul de selecție a directorului general se va desfășura la nivel internațional. În aceste condiții durata interimatului nu se cunoaște cu exactitate astfel încât pentru a nu bloca activitatea companiei s-a făcut mențiunea că interimatul durează până la organizarea procesului de selecție a directorului general;

Personalul C.N.I.R. este angajat numai prin concurs, pe bază de contract individual de muncă încheiat conform legii, iar în proiectul de act normativ este reglementată salarizarea personalului până la încheierea contractului colectiv de muncă, conform legii. Salariul de referință în valoare de 2128 lei a fost stabilit similar cu valoarea salariului mediu brut în ramura construcții din luna decembrie 2015 comunicat de Institutul Național de Statistică.



Statutul C.N.I.R. este prevăzut în anexa nr. 1 la proiectul de act normativ și este întocmit potrivit prevederilor legale în vigoare.

C.N.A.I.R. transferă, în mod etapizat, pe o perioadă de maximum 3 ani, proiectele de infrastructură de transport rutier pentru dezvoltarea infrastructurii de transport către C.N.I.R. potrivit anexei nr. 2 la proiectul de act normativ. Lista proiectelor prevăzută în anexă poate fi modificată și/sau completată prin ordin al ministrului transporturilor. Proiectele de infrastructură de transport rutier se transferă către C.N.I.R. în vederea implementării, cu condiția ca aceasta să dispună de personalul minim necesar în vederea implementării, gestionării resurselor financiare necesare proiectelor, derulării procedurilor de achiziție publică dacă va fi cazul sau coordonării activității de proiectare, astfel încât să se asigure continuitate în implementarea proiectelor de infrastructură de transport. Pentru fiecare proiect de infrastructură de transport rutier care se transferă se va încheia protocol de predare-primire între C.N.A.I.R. și C.N.I.R.

Obiectul contractului de concesiune încheiat între Ministerul Transporturilor și C.N.A.I.R. nu se modifică.

C.N.A.I.R. va beneficia de surse alocate din bugetul de stat pentru activități de proiectare, modernizare, reabilitare, construcție și alte asemenea categorii de cheltuieli pentru proiectele de investiții pe care le are în implementare. Detalierea acestor categorii de cheltuieli asigurate din bugetul de stat și stabilirea naturii acestora se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor conform art. III din proiectul de ordonanță de urgență.

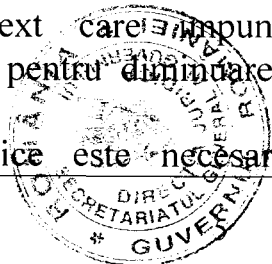
Până la desfășurarea efectivă a activității C.N.I.R. pot fi asigurate servicii suport de către C.N.A.I.R. pe bază de protocol de colaborare încheiat între cele două companii.

Odată cu înființarea Compania Națională de Investiții Rutiere este necesar să fie reglementat și regimul juridic al exproprierilor pentru terenurile pe care urmează a se implementa proiectele de dezvoltare a infrastructurii întrucât odată cu înființarea C.N.I.R. exproprierile ar urma să se realizeze prin noua companie.

În același timp, odată cu înființarea C.N.I.R. este necesar a fi reglementat regimul juridic al concesiunilor pentru spațiile de servicii situate de-a lungul autostrăzilor și a drumurilor expres precum și cel al subconcesiunilor;

Deoarece întârzierea implementării proiectelor de infrastructură de transport transeuropeană are impact direct asupra pierderii de sume alocate României prin Programul Operațional Infrastructură Mare, estimate la aproximativ 6,8 mld. euro, contextul impune reglementarea în regim de urgență a unor măsuri pentru diminuarea acestei categorii de risc;

De asemenea pentru corelarea normelor juridice este necesară

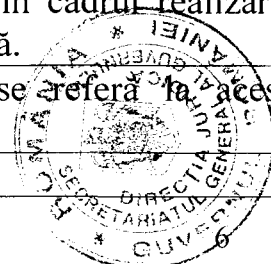


	modificarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor prin definirea termenilor de administrator și dezvoltator al infrastructurii de transport rutier. Având în vedere că elementele sus-menționate vizează interesul public și strategic, sunt o prioritate a Programului de guvernare și constituie o situație de urgență, și extraordinară, a cărei reglementare nu poate fi amânată, se impune adoptarea de măsuri imediate pe calea ordonanței de urgență
3. Alte informații	CNIR va respecta prevederile legale și principiile cu privire la elaborarea bugetului de venituri și cheltuieli precum și celelalte reglementări legale ce vizează societățile și companiile reclasificate în administrația publică. Principiile responsabilității fiscale, regulile fiscale precum și obiectivele și limitele din strategia fiscal-bugetară sunt respectate prin adoptarea prezentului proiect de act normativ.

Secțiunea 3

Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic	Actul normativ are impact macroeconomic prin dezvoltarea infrastructurii de transport rutier, cu accent pe conectivitatea multimodală a regiunilor, accesul populației și al mediului de afaceri la rețeaua de transport și susținerea dezvoltării regiunilor cu potențial de creștere economică în vederea sprijinirii obiectivului de dezvoltare sustenabilă a României.
1 ¹ . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Proiectul de act normativ asigură condițiile pentru modernizarea și dezvoltarea accelerată a infrastructurii rutiere de transport, precondiție esențială pentru dezvoltarea economică a țării.
2 ¹ . Impactul asupra sarcinilor administrative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2 ² . Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Impactul social	Proiectul de act normativ are impact social, prin crearea de noi locuri de muncă în cadrul realizării proiectelor de infrastructură rutieră.
4. Impactul asupra mediului	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Alte informații	Nu au fost identificate.



Secțiunea 4

Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

Mii lei

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	7
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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii 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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
3. Impact financiar, plus/minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale c) bugetul asigurărilor sociale de stat	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
7. Alte informații	Înființarea unei noi societăți (CNIR) care să implementeze proiectele de infrastructură rutieră <u>nu are impact asupra bugetului general consolidat.</u> Susținem aceasta justificat de următoarele: 1. Proiectele de infrastructură derulate în prezent de CNADNR vor fi derulate de CNIR, neavând impact asupra cheltuielilor bugetului de stat; 2. Capitalul social al CNIR va fi subscris și vărsat de Ministerul Transporturilor și asigurat de această cu					

încadrarea în bugetul aprobat, nesolicitându-se sume suplimentare de la bugetul de stat pentru capitalizare;

3. Transferarea de către CNADNR (CNAIR) către CNIR a unei cote de 15% din rovinietă nu are impact asupra bugetului de stat, nefiind necesară suplimentarea sumelor aferente întreținerii infrastructurii feroviare, susținând aceasta cu următoarele argumente:

În data de 16.10.2009, CNADNR SA a încheiat contractul de împrumut cu BRD – Groupe Société Générale S.A., respectiv Banca Comercială Română în valoare de 187.500.000 EUR.

Detalii despre credit:

- a) **Perioada de creditare:** 2009-2016
- b) **Perioada de grație:** 2009- martie 2011
- c) **Grafic de rambursare:** în rate semestriale egale (aproximativ 15.625.000 EUR o rată semestrială), după expirarea perioadei de grație, ultima scadență fiind 30.09.2016
- d) **Costuri împrumut:** - dobânda **EURIBOR 6 luni+ plus marja pe an, calculată la soldul tras și nerambursat.**

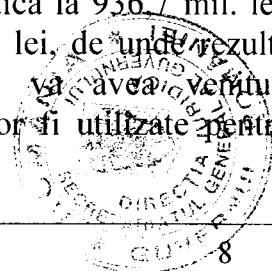
Astfel, în perioada 2010-2016 au fost plătite următoarele sume:

- 13.089.889,93 EUR în anul 2010;
- 44.345.336,86 EUR în anul 2011;
- 41.891.474,82 EUR în anul 2012;
- 38.345.927,96 EUR în anul 2013;
- 36.406.840,72 EUR în anul 2014;
- 34.336.148,03 EUR în anul 2015;
- 32.222.923,60 EUR în anul 2016 (inclusiv scadentele din septembrie pentru rată și din octombrie pentru dobândă).

Ca urmare, începând cu anul 2017, veniturile proprii ale CNADNR SA vor fi degrevate de serviciul datoriei private, compania nemaiavând alte credite de rambursat.

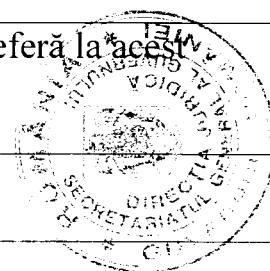
În anul 2016 CNADNR rambursează integral creditul comercial contractat pentru Transalpină ceea ce presupune că începând cu anul 2017 are venituri ce rămân la dispoziția acestuia cca. 145,35 milioane lei (32,3 mil. Euro/an).

Veniturile din rovinietă anual se ridică la 936,7 mil. lei, iar 15% reprezintă 140,50 milioane lei, de unde rezultă de fapt că CNADNR (CNAIR) va avea venituri suplimentare de 4,85 mil. lei ce vor fi utilizate pentru întreținerea infrastructurii.



Secțiunea 5
Efectele proiectului act normativ asupra legislației în vigoare

1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ; b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
1 ¹ . Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice: a) impact legislativ - prevederi de modificare și completare a cadrului normativ în domeniul achizițiilor publice, prevederi derogatorii; b) norme cu impact la nivel operațional/tehnic - sisteme electronice utilizate în desfășurarea procedurilor de achiziție publică, unități centralizate de achiziții publice, structură organizatorică internă a autorităților contractante.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Măsurile normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.



Secțiunea 6
Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. (1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009.
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul de act normativ a fost avizat favorabil de către Consiliul Legislativ, prin avizul nr. 875/2016. Consiliul Concurenței a transmis adresa nr. 13276/2016.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.



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

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. (1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009.
2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea 8
Măsurile de implementare

1. Măsurile de punere în aplicare a prezentului act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale - înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2. Alte informații	Nu au fost identificate.



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de lege anexat, în vederea aprobării Ordonanței de urgență a Guvernului privind reorganizarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A. și înființarea Companiei Naționale de Investiții Rutiere S.A., precum și modificarea și completarea unor acte normative, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM – MINISTRU

DACIAN JULIEN CIOLOȘ

