

# EXPUNERE DE MOTIVE

## Secțiunea 1

### Titlul proiectului de act normativ

**Lege pentru aprobarea Contractului de finanțare - Autostrada A3 România-Cofinanțare aferentă Mecanismului de redresare și reziliență -dintre România și Banca Europeană de Investiții, semnat la București la 16 noiembrie 2023 și la Luxemburg la 20 noiembrie 2023**

## Secțiunea a 2-a

### Motivul emiterii actului normativ

#### 2.1 Sursa proiectului de act normativ

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A. (C.N.A.I.R.), joacă un rol esențial în dezvoltarea proiectelor de infrastructură de transport, care asigură conectivitatea cu coridoarele de transport europene și care contribuie la creșterea mobilității populației și a mărfurilor, influențând în mod direct relațiile economice și dezvoltarea mediului de afaceri la nivel național.

Pentru atingerea obiectivelor stabilite la nivelul UE și asumate de România, precum și pentru creșterea gradului siguranței rutiere a drumurilor în administrare, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin C.N.A.I.R., a demarat și derulat un număr considerabil de proiecte de infrastructură rutieră, în conformitate cu Master Planul General de Transport aprobat prin HG nr. 666/2016, modificată prin HG nr. 1312/2021 - Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport 2021-2030, cu multiple surse de finanțare (finanțare europeană nerambursabilă/bugetul de stat/veniturile proprii ale companiei).

În baza aprobării Guvernului și a Președintelui României, la data de 16 noiembrie 2023, la București și la data de 20 noiembrie 2023, la Luxemburg a fost semnat Contractul de finanțare dintre România și Banca Europeană de Investiții în valoare de 200 milioane euro, destinat sprijinirii proiectului de investiții Autostrada A3.

#### 2.2 Descrierea situației actuale

Proiectul, respectiv secțiunea de la Nădășelu la Poarta Sălajului din autostrada A3 "Autostrada Brașov – Târgu Mureș – Cluj – Oradea", face parte din lista proiectelor

incluse în Master Planul General de Transport al României (MPGT), aprobat prin HG nr. 666/2016. De asemenea, obiectivul se regăsește și în cadrul Programului investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020 – 2030, aprobat prin HG nr. 1312/2021, care reprezintă actualizarea strategiei de implementare a Master Planului General de Transport al României, respectiv prioritizarea investițiilor pentru perioada 2020 – 2030.

Proiectul este finanțat în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență (PNRR), Pilonul 1 – Tranziția spre o economie verde, Componenta C 4. Transport sustenabil, Reforma R1 - Transport sustenabil, decarbonizare și siguranță rutieră, Investiția I3 - Dezvoltarea infrastructurii rutiere sustenabile pe rețeaua TEN-T, taxarea rutieră, managementul traficului și siguranța rutieră.

În cadrul acestei reforme, PNRR are drept jaloane:

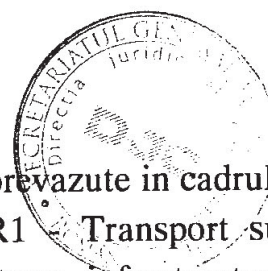
1. Semnarea contractelor pentru 100 % din lucrări, în urma licitațiilor deschise și concurențiale și a permiselor relevante obținute, cu avizele din evaluarea impactului asupra mediului și evaluarea corespunzătoare (parte din Directiva privind habitatele) emise și încorporate încă din faza de proiectare a investițiilor;
2. Construcția de drumuri noi, 50 % din lucrări finalizat;
3. Construcția de drumuri noi finalizate (standarde TEN-T);
4. Eliminarea punctelor negre/hotspoturilor în materie de siguranță rutieră.

Proiectul va contribui la îndeplinirea jaloanelor impuse prin PNRR, având ca obiectiv construcția unei noi secțiuni de drum, la standarde TEN-T.

Conform Strategiei de administrare a datoriei publice guvernamentale 2023 – 2025, 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, avându-se în vedere termenii și condițiile avantajoase oferite de acestea.

### 2.3 Schimbări preconizate

Proiectul va conduce la îndeplinirea principalelor obiective prevăzute în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență (PNRR), Reforma R1 - Transport sustenabil, decarbonizare și siguranță rutieră Investiția I3 - Dezvoltarea infrastructurii rutiere sustenabile pe rețeaua TEN-T, taxarea rutieră, managementul traficului și siguranța rutieră.





Obiectivul general al PNRR îl constituie dezvoltarea României prin realizarea unor proiecte esențiale, care să sprijine reziliența, nivelul de pregătire pentru situații de criză, capacitatea de adaptare și potențialul de creștere, prin reforme majore și investiții cheie cu fonduri din Mecanismul de Redresare și Reziliență. Obiectivul specific al PNRR este și el corelat cu cel al mecanismului detaliat în Regulament, de a atrage fondurile puse la dispoziție de Uniunea Europeană prin NextGenerationEU în vederea atingerii jaloanelor și a țintelor în materie de reforme și investiții.

De asemenea, investiția va conduce la îndeplinirea obiectivelor asumate prin Regulamentul 1315/2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și prin realizarea unei infrastructuri noi, necesară pentru asigurarea protecției mediului, reducerii emisiilor de carbon, siguranței și eficienței serviciilor de transport.

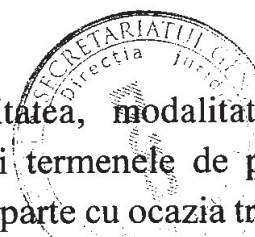
În plus, Proiectul va contribui la:

- Călătorii rapide și fiabile pe distanțe lungi, precum și pe relații de navetă, prin reducerea timpului de călătorie și creșterea vitezei medii de deplasare;
- Îmbunătățirea condițiilor de siguranță a traficului rutier și reducerea costurilor de operare a vehiculelor;
- Reducerea la minimum a impactului negativ asupra mediului (traversări de arii protejate, schimbări de categorii de folosință a terenului, riscuri privind schimbări climatice etc.) cât și a impactului negativ asupra populației și așezărilor umane.
- Obținerea rezultatelor operaționale așteptate cu costuri de capital minime și cu costuri de întreținere și operare justificate.

Obiectivul principal al Proiectului îl constituie construcția unei secțiuni din autostrada A3, cu o lungime de 42,3 km, profil 2x2 benzi de circulație, între Nădășelu și Poarta Sălajului.

Se estimează că Proiectul se va finaliza în 2025, data finală de disponibilizare a împrumutului fiind de până la 48 de luni de la data semnării Contractului de finanțare. Conform prevederilor Contractului de finanțare, împrumutul poate fi tras în maxim 10 tranșe, valoarea minimă a unei tranșe fiind de 20 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 25 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.

Realizarea Proiectului a fost aprobată prin HG nr. 739/2019 privind re aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții "Autostrada Brașov – Târgu Mureș – Cluj – Oradea". Proiectul 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 XIII Proiecte cu finanțare din sumele aferente componentei de împrumut a PNRR. Valoarea totală alocată Proiectului prin PNRR este de aprox. 261 mil. Euro (reprezentând aprox. 1.283,833 mil. lei).

Implementarea Proiectului va fi asigurată de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii prin 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 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**

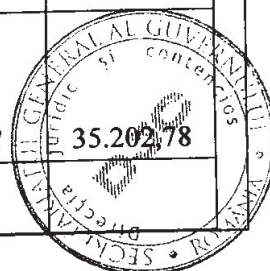


### Secțiunea a 4-a

**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 2024 – 2028 este prezentat, după cum urmează:

-în mii lei (RON)						
Indicatori	Anul curent	Următorii patru ani				Media pe cinci ani
		2024	2025	2026	2027	
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:						
a) buget de stat	0	34.629	46.720	47.268	47.397	35.202,78



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	34.629	46.720	47.268	47.397	35.202,78
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 semnat 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.

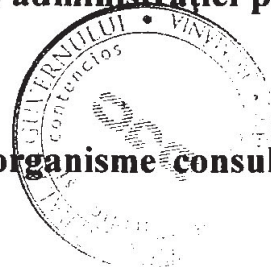
**6.3 Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale**

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 a avizat favorabil proiectul de lege prin avizul nr. 21 /2024.**
- 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**

**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**

Au fost respectate dispozițiile Legii nr. 52/2003, republicată privind transparența decizională.

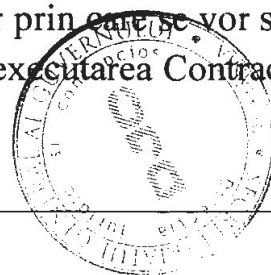
#### **Secțiunea a 8-a**

#### **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 2 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 A3 România – Cofinanțare aferentă Mecanismului de redresare și reziliență – dintre România și Banca Europeană de Investiții, semnat la București la 16 noiembrie 2023 și la Luxemburg la 20 noiembrie 2023, pe care îl supunem Parlamentului, spre adoptare, cu procedura de urgență prevăzută de art. 76 alin. (3) din Constituția României, republicată.

