

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

Proiect de Lege pentru ratificarea celui de-al doilea amendament, semnat la București, la 2 iulie 2007, la Acordul de Garanție dintre România și Banca Europeană de Reconstrucție și Dezvoltare, pentru finanțarea Proiectului de modernizare și introducere a taxării pe autostrada București – Pitești, semnat la București la 5 august 1996.

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale	La data de 5 august 1996, la București, între România și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD), a fost semnat Acordul de Garanție pentru finanțarea Proiectului de modernizare și introducere a taxării pe autostrada București – Pitești, în valoare de 53,1 milioane dolari S.U.A., ratificat prin Ordonanța Guvernului nr. 34/1996, acord prin care Ministerul Finanțelor a garantat îndeplinirea tuturor obligațiilor asumate în Acordul de Împrumut dintre BERD și AND S.A. Acordul de Împrumut dintre Administrația Națională a Drumurilor (în prezent Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A.) și BERD, pentru finanțarea lucrărilor de modernizare a autostrăzii București – Pitești prevede la secțiunea 3.1, următoarele obligații ale Împrumutatului (A.N.D.): (k) va determina introducerea taxării pe autostrada București – Pitești de către un concesionar nu mai târziu de 31 decembrie 1999, în cadrul unor aranjamente acceptabile Băncii;
--	--

(m) va licita și adjudeca un contract de exploatare pentru taxarea, operarea și întreținerea autostrăzii București – Pitești, în cazul în care, concesiunea taxării în legătură cu autostrada București – Pitești nu a fost adjudecată în timp util pentru a permite introducerea taxării pentru o astfel de autostradă până la data de “31 decembrie 1999.”

Ca urmare, A.N.D. a organizat o licitație publică internațională pentru concesionarea serviciilor de întreținere, operare și taxare pentru autostrada București – Pitești în lungime de 96 km.

Procedura de licitație s-a desfășurat în perioada 1997-1999, respectându-se regulile de achiziție ale Băncii. Pe tot parcursul procedurii, A.N.D. a beneficiat de asistență tehnică, financiară și judiciară, asigurată de consultanți internaționali cu experiență, în domeniul concesiunii de autostrăzi, angajați prin licitație publică internațională și urmând procedurile de achiziție ale Băncii.

Procedura de licitație pentru concesiune nu a fost finalizată deoarece nu s-au acceptat condițiile puse de ofertanți privind contribuția Guvernului României sub forma:

- contribuției directe în numerar (cash subsidy);

- facilitate standby (constituirea unor provizioane menite să compenseze scăderile în fluxul de venituri din taxare);

- absorbția impactului asupra proiectului datorat devalorizării ROL

	(riscul datorat cursului de schimb). În aceste condiții, cu acordul Băncii, A.N.D. a organizat licitația internațională pentru “Operarea cu plată și întreținerea autostrăzii București – Pitești”, urmărindu-se procedurile de achiziție ale Băncii. Procedura de licitație s-a desfășurat în perioada ianuarie 2000 – aprilie 2001. Urmare analizei ofertelor, s-a constatat că acestea conțin deviații importante din punct de vedere tehnic și comercial. Ofertanții au solicitat garanții din partea BERD privind micșorarea riscurilor specifice Contractului pe termen lung. Se menționează că Banca a fost informată permanent de către A.N.D. privind derularea procedurii de licitație. Pe parcurs, reprezentanți ai BERD au avut întâlniri cu conducerea M.L.P.T.L. (actualmente Ministerul Transporturilor) și A.N.D. în cadrul cărora s-au discutat probleme legate de Parteneriatul Public Privat pentru operarea și întreținerea autostrăzii și garanția solicitată de la BERD. La data de 19 decembrie 2001 a fost semnat contractul de consultanță nr. C12026/ECP99-12-100 cu firma Atkins având ca obiect acordarea de Asistență pentru Restructurarea Administrației Naționale a Drumurilor și în special pentru înființarea Consiliului Fondului Drumurilor, elaborarea Politicii Sectoriale și a Planurilor de Afaceri ale AND precum și introducerea Întreținerii pe bază de Performanță. În conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr.15 / 2002,
--	--

	privind introducerea unor tarife de utilizare a infrastructurii de transport rutier (rovigneta), începând cu data de 01 iulie 2002, a rezultat că autostrada București – Pitești nu mai poate fi exploatată în regim de taxare. Ca urmare a reorganizării Regiei Autonome „Administrația Națională a Drumurilor”, a fost încheiat Contractul de Concesiune (nr. 487/04.02.2004) între M.L.P.T.L. (în prezent Ministerul Transporturilor) și C.N.A.D.N.R. pentru întreținerea curentă și periodică a infrastructurii rutiere. Se menționează că Banca a fost informată prin rapoartele trimestriale despre acțiunile întreprinse de către AND.
Schimbări preconizate	Urmare notei de fundamentare cuprinse în scrisoarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A. (CNADNR) din data de 30 martie 2007, Ministerul Finanțelor Publice a solicitat BERD modificarea paragrafului (e) al Secțiunii 2.03 Alte obligații din Acordul de Garanție (după cum a fost amendat în 11 februarie 2000): <u>“Garantul va menține, în orice moment în cursul perioadei începând cu 1 ianuarie 1997 și sfârșind cu 31 decembrie 2001, o alocație de la bugetul de stat pentru Împrumutat în sume suficiente:</u> i) să asigure întreținerea adecvată a rețelei naționale de drumuri (la un nivel al cheltuielilor nu mai mic decât nivelul relevant al cheltuielilor pentru anul 1995), fondurile în contrapartidă pentru realizarea Programului de investiții în sectorul drumuri și întregul serviciu al

	datoriei pentru toate obligațiile de plată ale Împrumutatului, garantate de către Garant; și ii) să garanteze finalizarea Proiectului până la data de 31 decembrie 2000 sau orice dată așa cum poate fi convenită între Garant și Bancă. după cum urmează: <u>„Garantul va menține în orice moment în cursul perioadei de implementare a Proiectului precum și pe parcursul perioadei rambursării Împrumutului, o alocăție de la bugetul de stat pentru Împrumutat în sume suficiente (i) să asigure întreținerea adecvată a rețelei de drumuri naționale (la un nivel al cheltuielilor nu mai mic decât nivelul relevant al cheltuielilor pentru anul 1995), fondurile în contrapartidă pentru implementarea Programului de Investiții în sectorul drumuri și întregul serviciu al datoriei pentru toate obligațiile de plată ale Împrumutatului garantate de către Garant și (ii) să garanteze finalizarea Proiectului până la 31 decembrie 2000 sau orice altă dată așa cum poate fi convenită între Garant și Bancă.”</u>, toate celelalte prevederi ale Acordului de Garanție, altele decât cele modificate, anulate sau înlocuite prin amendament, rămânând în vigoare. Prezentul amendament la Acordul de Garanție dintre România și BERD nu conduce la majorarea obligațiilor financiare asumate de România către BERD prin Acordul de Garanție în forma sa inițială însă datorită impactului asupra efortului bugetar anual privind
--	--

	plata serviciului datoriei, se impune aprobarea Amendamentului prin Lege.
Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 3-a

Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

Impact macro-economic	Proiectul de act normativ nu se refera la acest subiect.
Impact asupra mediului de afaceri	Proiectul de act normativ nu se refera la acest subiect.
Impact social	Proiectul de act normativ nu se refera la acest subiect.
Impact asupra mediului	Nu a fost identificat.
5. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 4-a

Impactul financiar asupra bugetului consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent cât și pe termen lung

Acest aspect se reflectă în eşalonarea pe ani a sumelor necesare pentru plata ratelor, dobânzilor și comisioanelor aferente împrumutului BERD nr. 458, în perioada 2008 – 2012 și a sumelor reprezentând celelalte naturi de cheltuieli necesare întreținerii rețelei de drumuri, după cum urmează:

- pentru anul 2008 – 644.063 mii RON
- pentru anul 2009 - 564.401 mii RON
- pentru anul 2010 – 593.445 mii RON
- pentru anul 2011 – 603.758 mii RON
- pentru anul 2012 – 596.881mii RON

* Menționăm că sumele reprezentând celelalte naturi de cheltuieli necesare întreținerii rețelei de drumuri sunt **limitele** de cheltuieli aferente activității de întreținere pentru perioada 2008 – 2011, înscrise în proiectul legii bugetului de stat pe anul 2008.

Secțiunea a 5-a

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1. Proiecte de acte normative suplimentare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.	
2. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în materie	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.	
3. Decizii ale Curții Europene de Justiție și alte documente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.	
4. Evaluarea conformității		
Denumirea actului sau documentului comunitar, numărul, data adoptării și data publicării	Gradul de conformitate (se conformează/nu se conformează)	Comentarii
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 a 6-a

Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normative

1. Informații privind procesul de consultare cu organizațiile neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Necesitatea elaborării proiectului de act normativ a fost agreată de către Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, în baza corespondenței cu Ministerul Economiei și Finanțelor prin care acesta i-a transmis solicitările primite din partea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din
--	--

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	România S.A. în sensul amendării Acordului de Garanție. Corespondența referitoare la necesitatea amendării Acordului de Garanție s-a purtat între Ministerul Economiei și Finanțelor, Ministerul Transporturilor, Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A., și BERD.
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	Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A. este Agenția de Implementare a Proiectului, iar Ministerul Transporturilor este ordonatorul principal de credite și minister coordonator al activității Agenției de Implementare a Proiectului.
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 al Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Consiliul Legislativ a avizat favorabil proiectul de lege prin avizul nr.803 din 3 iulie 2008.
5. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 7-a

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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3 Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 8-a

Măsurile de implementare

1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și /sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Punerea în aplicare a măsurilor prevăzute în proiectul de Lege va fi realizată de Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A., subordonată Ministerul Transporturilor.
2. Alte informații	Nu au fost identificate

Având în vedere cele prezentate mai sus, a fost elaborat proiectul de Lege anexat, pe care vă rugăm să-l aprobați.

PRIM-MINISTRU


CĂLIN POPESCU - TĂRICEANU