

Expunere de motive

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

Lege pentru aprobarea Contractului de finanțare - Investiții prioritare în domeniul siguranței rutiere în România -dintre România și Banca Europeană de Investiții, semnat la București la 15 decembrie 2022 și la Luxemburg la 19 decembrie 2022

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.), este implicat în activități de îmbunătățire a siguranței traficului prin promovarea programelor și proiectelor de siguranță a traficului și prin implementarea măsurilor tehnice care reduc accidentele.

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 siguranță rutieră, cu multiple surse de finanțare (bugetul de stat/veniturile proprii ale companiei/finanțare europeană nerambursabilă).

În baza aprobării Guvernului și a Președintelui României, la data de 15 decembrie 2022, la București, și la data de 19 decembrie 2022, la Luxemburg, a fost semnat Contractul de finanțare între România și Banca Europeană de Investiții în valoare de 50 milioane euro, destinat sprijinirii realizării unor *Investiții prioritare în domeniul siguranței rutiere în România*.

2.2 Descrierea situației actuale

Conform Strategiei naționale pentru siguranță rutieră pentru perioada 2016-2020 aprobate prin H.G. nr. 755/2016 și a Planului de acțiuni pentru implementarea acesteia, prin implementarea programului de siguranță rutieră se urmărește atingerea dezideratului de îmbunătățire a siguranței infrastructurii rutiere absolut necesare pentru asigurarea desfășurării traficului rutier în condiții de siguranță.

UE și-a reafirmat obiectivul pe termen lung, de a se apropia de zero decese până în 2050 - „Viziunea Zero”. Prin aprobarea Declarației de la Valleta, la obiectivul pe termen lung al UE - de apropiere de un nivel zero al deceselor cauzate de accidente rutiere până în 2050 - s-a adăugat dezideratul potrivit căruia același obiectiv ar trebui atins pentru vătămările grave. De asemenea, comunicarea a propus noi ținte intermediare de reducere a numărului de decese cauzate de accidente rutiere cu 50 % în perioada 2020-2030, precum și de reducere a numărului de vătămări grave cu 50 % în aceeași perioadă.

Pentru atingerea acestor obiective, Comisia Europeană stabilește o nouă abordare privind siguranța rutieră pentru deceniul 2021-2030, respectiv cea reprezentată de „sistemul

sigur”. Potrivit abordării acestui sistem, ”decesele și vătămările grave cauzate de accidentele rutiere nu reprezintă un preț inevitabil al mobilității. Accidente se vor produce mereu, dar decesele și vătămările grave pot fi prevenite în mare măsură. Abordarea „sistemului sigur” vizează un sistem rutier mai puțin punitiv, implică conștientizarea faptului că oamenii fac greșeli și propune măsuri complexe pe mai multe niveluri pentru a preveni decesul persoanelor, luând în considerare caracteristicile vulnerabilității umane. Anumite măsuri precum construcția optimizată a vehiculelor, îmbunătățirea parametrilor infrastructurii rutiere, impunerea unor viteze de circulație reduse, pot reduce impactul accidentelor. Aplicate la nivel unitar, măsurile ar trebui să asigure un nivel de protecție suficient chiar și în cazul în care un element eșuează, pentru că un alt element va compensa pentru a preveni rezultatul cel mai grav. Această abordare implică o acțiune multisectorială și multidisciplinară și o gestionare în funcție de obiective, ținte încadrate în timp și monitorizarea performanței.”

Prin H.G. nr. 682/2022 a fost aprobată Strategia națională privind siguranța rutieră pentru perioada 2022–2030, document de politici publice care stabilește cadrul și planificarea implementării obiectivelor și planurilor de acțiune în domeniul siguranței rutiere, definite ca atare în acord cu normele și liniile directoare ale noilor politici ale Uniunii Europene (UE). Viziunea Zero, prin implementarea ”sistemului sigur”, pune accent pe următoarele:

-Responsabilitatea principală a unei autorități cu atribuții în domeniul rutier și a altor entități și instituții implicate este de a sprijini utilizatorii drumurilor să ajungă la destinația dorită în condiții de siguranță.

-Abordarea sistemului sigur se bazează pe o poziție etică (Viziunea Zero) în care nu poate fi niciodată acceptabil ca oamenii să fie grav răniți sau uciși pe rețeaua rutieră. Propune un set de principii de proiectare și funcționare pentru a ghida acțiunile întreprinse în coordonate favorabile atingerii obiectivului asumat pe termen lung.

-Există o responsabilitate partajată între proiectanți, administratori de drumuri și participanții la trafic, pentru a circula în condiții de siguranță pe rețeaua rutieră.

-Abordarea sistemului sigur îi obligă pe proiectanții de sistem să ofere un mediu sigur și să considere sistemul combinat ca fiind optim, față de abordarea tradițională care a pus cel mai mare accent pe responsabilizarea utilizatorului drumului.

-Proiectarea și funcționarea sistemului trebuie să amelioreze erorile factorului uman (utilizatorul drumului).

-Sunt necesare strategii pentru intervenția la nivelul întregului sistem pentru a elimina accidentele soldate cu morți și răniți grav, precum și pentru a îmbunătăți inclusiv asistența de urgență și cea medicală necesară victimelor accidentelor.

-Abordarea sistemului sigur reprezintă cel mai eficient mod de a lua în considerare și de a anihila riscurile de accidente mortale și grave într-o rețea rutieră.

-Utilizarea noilor tehnologii orientate atât pentru protecția pasagerilor autovehiculelor noi/modern, cât și pentru dezvoltarea mecanismelor de prevenire, monitorizare și intervenție rapidă.

Prin punerea în aplicare a abordării „sistemului sigur”, măsurile privind siguranța rutieră adoptate vor aduce îmbunătățiri semnificative, necesare, ale performanței în materie de siguranță pe drumuri.

Conform Strategiei de administrare a datoriei publice guvernamentale 2022 - 2024, 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

În intervalul 2010-2020 România a înregistrat o reducere cu 21,6% a numărului persoanelor decedate în accidente rutiere, puțin sub media europeană (23,7%), care însă situează România în treimea cea mai puțin performantă dintre țările UE. În anul 2019 s-au înregistrat în România 96 de decese rutiere la un milion de locuitori. Numărul de decese la un milion de locuitori este mai mare în România în comparație cu țările vecine, și semnificativ mai mare față de media UE (51 decese la un milion de locuitori). Deși numărul accidentelor și deceselor cu vătămări corporale a scăzut pe o perioadă de 15 ani, pentru a atinge niveluri similare de performanță în materie de siguranță rutieră ca în celelalte țări ale UE și pentru a obține un sistem rutier mai sigur sunt necesare, în continuare, o serie de măsuri.

În conformitate cu atribuțiile ce îi revin, C.N.A.I.R., în calitate de administrator al rețelei naționale de drumuri și autostrăzi, gestionează ducerea la îndeplinire a obiectivului asumat prin aplicarea Legii 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, cu modificările și completările ulterioare.

O listă cu potențialele investiții în siguranță rutieră, având o valoare totală estimată de 677 de milioane euro a fost pregătită de C.N.A.I.R. în 2019 și a fost prezentată BEI. Pe baza rezultatelor analizelor cost beneficiu și analizelor multicriteriale, au fost identificate 103 locații cu cel mai înalt clasament; costurile de investiție pentru acestea au însumat aprox. 100 milioane euro (fără TVA). Domeniul de aplicare, precum și cerințele tehnice respective, calendarul și costurile au fost discutate în detaliu cu părțile interesate ale proiectului. Domeniul final (RSIP Faza 1) aprobat de CNAIR este format din investiții în 89 de locații cu costuri totale de investiție estimate la 100,02 milioane euro la prețurile din 2020, fără TVA.

Proiectul ce face obiectul acestui împrumut constă în investiții în:

- 6 locații potrivite pentru pasaje supra/subterane, având o valoare totală a investiției de 75 milioane euro, fără TVA
- 40 de locații în care se recomandă construirea de senzori giratorii, având o valoare totală a investiției de 18,2 milioane euro, fără TVA. și
- 43 de locații în care se recomandă măsuri de canalizare/semnalizare, având o valoare totală a investiției de 6,82 milioane euro, fără TVA.

Planul de acțiuni al proiectului se încadrează în direcțiile de creștere a siguranței infrastructurii rutiere, stabilite la elaborarea strategiei, a planului de acțiuni și a

problemelor majore identificate de studiul efectuat la elaborarea Master Planului General de Transport al României. Măsurile propuse vizează realizarea unei infrastructuri care să corespundă nevoilor de mobilitate și nevoilor de dezvoltare economică, prin creșterea capacității de transport.

Se estimează că Proiectul se va finaliza în 2027, data finală de disponibilizare a împrumutului fiind de până la 60 de luni de la data semnării Contractului de finanțare. Conform prevederilor Contractului de finanțare, împrumutul poate fi tras în maxim 5 tranșe, valoarea minimă a unei tranșe fiind de 10 milioane euro.

Termenii financiar aferenți împrumutului, respectiv maturitatea, modalitatea de rambursare, tipul de dobânda (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, astfel cum sunt prevăzute în Contractul de finanțare, respectiv: maturitatea de până la 20 ani de la data tragerii pentru fiecare tranșă în parte, pentru opțiunea de rambursare în mai multe rate și de până la 12 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 finanțării rambursabile contractate de Guvernul României, prin Ministerul Finanțelor, în vederea finanțării deficitului bugetului de stat și refinanțării datoriei publice guvernamentale.

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 ceea ce privește aplicarea prevederilor contractului de finanțare și realizarea proiectului.

Cheltuielile în cadrul proiectului, respectiv cheltuielile reprezentând echivalentul în lei al valorii împrumutului și al celorlalte fonduri publice destinate finanțării proiectului, astfel cum sunt prevăzute în Contractul de finanțare, precum și taxele și impozitele aferente proiectului vor fi cuprinse în bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în cadrul sumelor alocate anual cu această destinație de la bugetul de stat, în funcție de natura și specificul acestora.

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 în cadrul împrumutului.

Sumele trase din împrumut de către Ministerul Finanțelor vor avea destinațiile prevăzute în

<p>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.</p> <p>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.</p> <p>2.4 Alte informații *)</p>
<p>Secțiunea a 3-a Impactul socioeconomic **)</p>
<p>3.1 Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ Nu se referă la acest subiect.</p>
<p>3.2 Impactul social <i>c) impactul asupra sănătății populației, siguranței alimentare și nutriției, precum și asupra sistemului de sănătate</i> Nu este cazul <i>e) impactul asupra educației și învățării pe tot parcursul vieții</i> Nu este cazul</p>
<p>3.3 Impact asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului Nu se referă la acest subiect.</p>
<p>3.4 Impactul macroeconomic Nu se referă la acest subiect.</p> <p style="padding-left: 20px;">3.4.1 Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici Nu se referă la acest subiect.</p> <p style="padding-left: 20px;">3.4.2 Impactul asupra mediului concurențial și domeniul ajutoarelor de stat Nu se referă la acest subiect.</p>
<p>3.5 Impactul asupra mediului de afaceri Nu se referă la acest subiect.</p>
<p>3.6 Impactul asupra mediului înconjurător Nu se referă la acest subiect.</p>
<p>3.7 Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării Nu se referă la acest subiect.</p>
<p>3.8 Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile Nu se referă la acest subiect.</p>
<p>3.9 Alte informații</p>
<p>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. ***)</p>
<p>Impactul financiar direct al împrumutului asupra cheltuielilor bugetului de stat este generat</p>

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 2023 - 2027 este prezentat, după cum urmează:

-în mii lei (RON)						
Indicatori	Anul curent	Următorii patru ani				Media pe cinci ani
		2023	2024	2025	2026	
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, plu/minus, din care:	0	0	0	+4445,72	+5855,99	2060,34
a) buget de stat						
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)						
Buget de stat - Serviciul datoriei publice	0	0	0	+4445,72	+5855,99	2060,34
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						
<p>4.7 Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente:</p> <p>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;</p> <p>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</p>						
4.8 Alte informații						

Secțiunea a 5 a

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

- 5.1 Măsuri 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 Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE**
Nu este cazul
- 5.3.2 Măsuri 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 - este necesar avizul

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 aplicarea Contractului de finanțare, așa cum este menționat în Secțiunea 2 de mai sus.

8.2 Alte informații - nu este cazul

Având în vedere cele de mai sus și în conformitate cu prevederile alineatului (2) al articolului 76 din Constituția României, republicată, propunem adoptarea proiectului de Lege pentru aprobarea Contractului de finanțare - Investiții prioritare în domeniul siguranței rutiere în România -dintre România și Banca Europeană de Investiții, semnat la București la 15 decembrie 2022 și la Luxemburg la 19 decembrie 2022.

Ministrul Finanțelor
Adrian CĂCIU

Viceprim-ministru,
Ministrul Transporturilor și Infrastructurii
Sorin Mihai GRINDEANU

Avizăm favorabil

Ministrul Justiției
Marian-Cătălin PREDOIU