



PARLAMENTUL ROMÂNIEI

SENAT

CAMERA DEPUTAȚILOR

LEGE

Privind Programul Național de Autostrăzi și Drumuri Expres ( Rapide) pentru perioada 2011-2020 și măsuri de reglementare a contractelor de antrepriză și subantrepriză

Parlamentul României adoptă prezenta lege:

Capitolul I

Dispoziții generale

Art. 1. – (1) Prin prezenta lege se stabilește:

- Programul Național de Autostrăzi și Drumuri Expres ( Rapide) ca program prioritar și obligatoriu de realizat de către Guvernul României în perioada 2011-20, conform anexei 1 la prezenta lege;
- măsuri de reglementare a contractelor de antrepriză și subantrepriză;
- reorganizarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România (CNADNR)

(2) Guvernul României va aloca anual prin legea bugetului de stat resursele necesare în conformitate cu necesarul de bani și garanții pentru realizarea prevederilor din prezenta lege și cu stadiul la zi prezentat anual și aprobat de plenul Parlamentului în ședința camerelor reunite cu cel puțin 60 de zile înainte de depunerea proiectului de lege al bugetului de stat în Parlament.

Art. 2. – La fiecare 2 ani de la începutul programului, până la 15 iunie a anului respectiv, va fi prezentat un raport în fața camerelor reunite ale Parlamentului stadiul respectării Programului National de Autostrazi și Drumuri Expres ( Rapide). Raportul va fi supus spre aprobarea camerelor reunite ale Parlamentului și va conține măsuri necesare respectării calendarului programului.

Art. 3. – (1) În cadrul realizării prezentului program, contractele încheiate nu vor putea avea termenul final modificat cu mai mult de un an față de cel prevăzut la semnarea fiecărui contract.

(2) Prețul aferent fiecărui contract încheiat nu va putea fi modificat cu mai mult de 15% față de contractul inițial în cazul în care se impun schimbări de soluții tehnice.

## Capitolul II

### Antreprenori și subantreprenori

Art. 4. – (1) În prezentul program companiile care vor încheia contracte pentru derularea acestuia nu vor putea încheia mai mult de 3 contracte care să se deruleze concomitent în care să fie antreprenor general majoritar (egal sau peste 50%) și mai mult de 3 contracte în care să fie antreprenor general minoritar (sub 50%).

(2) Depășirea acestui prag de 3 poate fi realizată în cazul în care participarea la mai mult de 3 contracte se face în cadrul unui contract de lucrări / servicii care are ca suprapunere maxim 1 an de zile

Art. 5. – (1) Subantreprenorii vor fi declarați de către antreprenorul general și acceptați de către autoritatea beneficiară cu 60 de zile înainte de prestarea lucrărilor pentru antreprenorul general. Beneficiarul își va da acordul doar analizând experiența tehnică și bonitatea financiară a subantreprenorului.

(2) Cota de antrepriză generală nu va fi mai mare de 15% aplicată la lucrările/serviciile care urmează a fi executate conform devizului și specificațiilor antreprenorului general.

(3) Antreprenorul general este obligat să facă toate plățile către subantreprenori într-un termen maxim de 90 de zile de la data facturării de către subantreprenor. Facturarea de către subantreprenor respectiv de către antreprenorul general trebuie să se realizeze în maxim 30 de zile de la efectuarea lucrărilor în conformitate cu planul de execuție aprobat de către beneficiar.

(4) Subantreprenorii vor depune garanții către antreprenorul general și acesta le va cesiona către beneficiar, pe durata întregului contract dintre antreprenor și subantreprenor. Garanțiile nu vor fi mai mari de 50% din valoarea garanțiilor depuse de antreprenorul general beneficiarului pentru cota procentuală de lucrări pe care aceștia o vor conveni a se executa.

(5) În prezentul program personalul contractual extracomunitar angajat de antreprenorul general și /sau subantreprenor nu va fi mai mare de 30% din numărul total de personal angajat pentru derularea contractului respectiv (inclusiv persoanele fizice autorizate).

(6) Antreprenorii generali nu vor putea încheia contracte de subantrepriza pentru mai mult de 49% din valoarea contractului.

Art. 6. Beneficiarul va putea rezilia contractele în baza unei clauze obligatorii cuprinse în acestea, dacă va constata că la jumătatea perioadei de derulare a contractului vor exista diferențe de execuție mai mari de 20% față de graficul de execuție inițial. Antreprenorul general va putea solicita, având clauze exprese în contract, daune-interese în cazul în care neexecutarea contractului conform graficului se datorează beneficiarului.

### Capitolul III

#### Măsuri organizatorice

Art. 7. În termen de 90 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei legi se înființează:

1. Compania Națională de Autostrăzi din România, care va avea în responsabilitate derularea prezentului program cât și derularea proiectelor de construcție de autostrăzi și drumuri expres ( rapide) și
2. Compania de Drumuri Naționale din România.

Aceste companii se înființează în urma reorganizării Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România. (CNADNR)

Art. 8. Patrimoniul CNADNR va fi împărțit în cote părți egale între cele două companii nou înființate, iar încasările din vigneta și alte taxe, tarife și venituri realizate pe traseele proiectelor cuprinse în anexa 1 de CNADNR vor fi împărțite de asemenea în cote părți egale.

Art. 9. Guvernul va stabili prin Hotărâre de Guvern modalitatea de reorganizare a CNADNR precum și subordonarea companiilor rezultate .

Art. 10 Împrumuturile contractate precum și contractele semnate până la data înființării celor 2 companii vor fi preluate de către acestea.

### Capitolul IV

#### Dispoziții finale

Art. 1 1. În termen de 60 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei legi Ministerul Transporturilor și Infrastructurii va emite și va publica normele de aplicare ale prezentei legi.

Art. 12. Prevederile cuprinse în capitolul II al prezentei legi se aplică în cazul tuturor contractelor de lucrări publice și servicii de consultanță și proiectare derulate de autoritățile publice centrale, locale, toate companiile naționale și societățile comerciale cu capital majoritar de stat.

Art. 13. În vederea ducerii la îndeplinire a prezentei legi Compania de Autostrăzi din România va lua toate măsurile necesare în vederea organizării și punerii în aplicare a programului și va putea apela la credite în vederea asigurării fluxului de numerar necesar punerii în aplicare.

Art. 14. – (1) Prevederile financiare ale anexei vor fi modificate anual în funcție de costul contractelor încheiate pentru servicii și lucrări. Valorile prezentate în anexa 1 sunt indicative așa cum există ele în studiile existente azi și în prognozele aferente proiectelor.

(2) Asigurarea resurselor financiare necesare fiecărui an vor ține cont de derularea contractelor în fiecare an în vederea realizării programului până la finele anului 2020.

(3) Proiectele cuprinse în anexă vor putea începe sau se vor putea sfârși mai repede sau mai târziu în intervalul 2011 – 2020.

Art. 13. Nerespectarea prezentei legi duce la atragerea răspunderii legale celor care se fac vinovați de aceasta.

Initiatori:

Senatori M.Sorin Bota

Dan Sova

Cosmin Nicula

Titus Corlatean

Ion Toma

Deputati: Stefan Viorel

**Mircea Draghici**

Catalin Nechifor

Această propunere legislativă a fost adoptată de Senat în ședința din data de.....

**Președintele Senatului**  
**Dan Mircea Geoană**

Această propunere legislativă a fost adoptată de Camera Deputaților în ședința din data de.....

**Președintele Camerei Deputaților**  
**Roberta Alma Anastase**

### **Nota de fundamentare trebuie completată cu text din nota de fundamentare a legii 203/2003**

#### Strategii autostrăzi

Având în vedere atât necesitatea construcției de autostrăzi în România cât și transparența și răspunderea utilizării banilor publici în mod judicios se impune elaborarea unui cadru legislativ pentru această prioritate națională: Programul Național De Autostrăzi.

Acest program trebuie să fie unul continuu care să țină cont de resursele bugetare, care pot fi alocate de disponibilitatea Instituțiilor de Finanțare Internaționale de a finanța acest program cât și de resursele negociate de România cu UE. Programul trebuie să fie unul cu continuitate indiferent de culoarea politică a guvernului sau a detinatorului portofoliului de ministru al transporturilor și care să dea credibilitate României în negocierile financiare internaționale care urmează a fi făcute pentru susținerea acestuia.

De asemenea, acest program vine să completeze prevederile legii 203/2003, lege care aprobă liniile directoare și criteriile după care trebuie dezvoltată infrastructura în România, precum și asigurarea interoperabilității cu infrastructura europeană.

În urma începerii negocierilor la Capitolul 9- Politică în domeniul transporturilor, unul dintre subiectele de discuție a fost reprezentat de convenirea viitoarei rețele transeuropene de transport pe teritoriul României.

România a adoptat Legea nr.203/2003 privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și European, care preia prevederile aplicabile ale Deciziei Parlamentului European și Consiliului nr. 1692/96/EC, din 23 iulie 1996 privind liniile directoare comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, modificată prin Decizia Parlamentului European și Consiliului

nr.1346/2001/EC, din 22 mai 2001, care stabilește liniile directoare pentru realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european, reprezentând astfel dovada respectării angajamentelor României privind realizarea infrastructurii.

În urma discuțiilor tehnice purtate de România cu Comisia Europeană, au fost întocmite și convenite hărți cuprinzând rețeaua de transport din România care va face parte din viitoarea rețea Transeuropeană de Transport. Aceste hărți vor deveni anexe la Tratatul de Aderare și vor fi cofinanțate din fondul de coeziune ale Uniunii Europene.

Totodată, tot în legea menționată mai sus, este prevăzut în acord cu UE ca infrastructura să asigure o dezvoltare echilibrată a României, să asigure accesul din zonele izolate și periferice ale țării către marile noduri de circulație și economice. Totodată, conform prevederilor aceleiași legi, programul inițial stabilit trebuia revizuit și actualizat în funcție de nevoile de dezvoltare ale României la 5 ani de la apariția legii (2008). În anexa 1 prezentată la prezentul proiect de lege sunt stabilite toate tronsoanele de autostrăzi și drumuri expres (și rapide) prioritare ținând cont de resursele bugetare și de modalitatea posibilă de a fi finanțate în perioada 2011-2020; cât și de stadiul actual al acestor proiecte (studii de fezabilitate, proiecte tehnice, proceduri de licitare și derulare a lucrărilor publice în acest moment).

Acest Program Național de Autostrăzi va conduce în mod inevitabil la constituirea unui buget multianual pentru acest domeniu. Resursele vor fi constituite din alocări de la bugetul de stat, fonduri de la UE, finanțări de la IFI precum și din mediul privat utilizând parteneriatul public privat pentru acele sectoare în care traficul este cel mai ridicat și care prezintă astfel un apetit investitional al mediului privat.

Prezentul program se estimează a fi în sumă de aproximativ 22.901,33 MEuro și aproximativ 2.458,8 km.

Vârful de sarcină bugetară va fi realizat între 2012-2016 și în niciun an din cei 10 cheltuiala minimă de la buget nu va scădea sub 1 mld de euro. Programul presupune investiții anuale în medie de 2 mld. Euro, iar în perioada de vârf de sarcină va fi în jur de 3 mld. euro anual. Rambursarea creditelor cât și plățile aferente contractelor de PPP în marea lor majoritate se vor face după 2020 fiind încheiate contractele pe termen lung.

În concluzie strategia presupune cheltuieli pentru perioada proiectelor pentru anul 2020 finanțate prin: Buget aprox. 7234,6 MEuro, PPP aprox. 6723 MEuro, IFI aprox. 7588 MEuro, UE aprox. 3785 MEuro. Prin finanțarea alocată de la buget toate finanțările pe care compania le poate obține de la bugetul de stat, se înțelege: încasări din taxe și tarife (vigneta), alte încasări din contractele de concesiune, chirii, penalizări și credite de la bănci comerciale.

Programul ține cont de harta TEN-T negociată cu UE ca program prioritar necesar de realizat de către România, precum și de completările pe care România le-a considerat necesare până în acest moment și care au fost depuse la Bruxelles în vederea extinderii rețelei TEN-T în România. Fata de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de lege alăturat, care vine ca o completare a prevederilor legii 203/2003 privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european, pe care îl supunem Parlamentului spre aprobare.

<i>Nr. crt</i>	<i>Tronson</i>	<i>Km(aprox)</i>	<i>Anul de incepere/finalizare lucrari</i>	<i>Valoare MEuro</i>	<i>Sursa de finantare</i>
1	Nadlac – Arad	38,9	2011/2015	147	Buget+UE
2	By pass Arad	13,5	/2012	119	Buget
3	Arad – Timisoara	32,3	/2013	135,5	Buget + IFI
4	Timisoara – Lugoj	35,6	2010 /2016	359,3	Buget + IFI
5	Lugoj – Deva	99,5	2011/2015	1.219	UE+BUGET
6	Deva-Orastie	32,8	2010/2014	349	Buget + UE
7	Orastie-Sibiu	82,1	2012/2015	823,9	Buget + UE
8	By pass Sibiu	17,6	/2012	73,6	Buget + UE
9	Sibiu – Pitesti	116,7	2013/2020	3.246	PPP+UE
10	Centura Bucuresti Nord	52,8	2011/2015	958	PPP+IFI
11	Centura Bucuresti Sud	47	2012/2016	834	PPP+IFI
12	Cernavoda – Medgidia	18,1	2011/2013	178,5	Buget + IFI
13	Medgidia – Constanta	38	2011/2013	168,1	Buget + IFI
14	By pass Constanta	22,6	2011/2013	125,6	Buget + IFI
15	Bucuresti –Moara Vlasiei	19,5	/2013	152,83	Buget
16	Moara Vlasiei – Ploiesti	42,5	/2013	322	Buget
17	Ploiesti -Comarnic	48,6	2012/2016	532	PPP+IFI
18	Comarnic-Brasov	62	2010/2015	1560	PPP+IFI
19 <sup>n</sup>	Ploiesti – Focsani	133	2012/2017	792	PPP+UE
20 <sup>n</sup>	Focsani-Albita	155	2015/2020	865	PPP+UE
21 <sup>n</sup>	Focsani-Bacau-Roman(A4 )		2014/2020		PPP+IFI
22 <sup>n</sup>	Tg Mures – Ungheni	300	2012/2020	3000	PPP+IFI
23	Cristian-Fagaras	53	2013/2017	371	PPP+IFI

24	Fgaras-Sighisoara	52	2013/2017	416	PPP+IFI
25	Sighisoara-Ogra	56	2012/2017	506	PPP+IFI
26	Ogra –Campia Turzii	37	2012/2017	296	PPP+IFI
27	Gilau -Mihailesti	24	2011/2016	216	Buget
28	Mihailesti -Suplacu de Barcau	76	2011/2016	684	Buget
29	Suplacu de Barcau - Bors	64	2011/2016	522	Buget
30	Drum Expres Sibiu-Fagaras	72,6	2014/2018	400	PPP+IFI
31	Drum Expres Pitesti-Craiova	121,2	2012/2016	700	PPP+IFI
32	Legatura rapida cu “Drumul Nordului”	19,2	2013/2016	100	Buget+IFI
33	Drum Expres Petea-Satu Mare-Baia Mare	82,4	2011/2016	500	Buget+IFI
34	Drum Expres Braila-Galati	12,8	2014/2017	60	Buget+IFI
35	Drum Expres Sebes -Turda	74,1	2016/2020	400	Buget+IFI
36	Drum Expres Arad-Oradea	134	2017/2020	670	Buget+IFI
37 <sup>n</sup>	Drum Expres Braila-Ramnicu Sarat	72	2018/2020	500	Buget+IFI
38 <sup>n</sup>	Drum Expres “Drumul Nordului”	100	2012/2017	600	Buget+IFI
Total		2458.4		22.901,33	