



**Parlamentul României
Camera Deputaților**

Grupul Parlamentar al Alianței pentru Unirea Românilor

INTERPELARE PARLAMENTARĂ

Către: **Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, domnului ministru-interimar Radu-Dinel Miruță**

De la: **Domnul Petre PUȘCAȘU, deputat în circumscripția electorală nr.31 Prahova**

Subiectul interpelării: Clarificări despre Ordinul Ministrului Transporturilor privind transferul unor proiecte majore de infrastructură rutieră de la Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A. (CNAIR S.A.) către Compania Națională de Investiții Rutiere S.A. (CNIR S.A.)

Domnule ministru-interimar,

Prin prezenta interpelare, formulata in temeiul art. 111 din Constitutia Romaniei și al dispozițiilor Regulamentului Camerei Deputaților, vă adresăm o serie de întrebări privind fundamentarea juridică, instituțională și operațională a Ordinului ministrului transporturilor si infrastructurii nr. 475/05.05.2026 prin care au fost transferate cinci proiecte majore de infrastructură rutieră de la Compania Națională de Administrare a

Infrastructurii Rutiere - S.A. (C.N.A.I.R. - S.A.) către Compania Națională de Investiții Rutiere - S.A. (C.N.I.R. - S.A.).

Remarcăm, cu titlu preliminar, că aceasta interpelare este adresată unui ministru interimar USR, care semnează un ordin cu impact strategic major pe proiecte de infrastructură națională în condiții de competență administrativă limitată, în baza unui act normativ inițiat tot de un Guvern tehnocrat în care USR și-a exercitat influența politică - respectiv O.U.G. nr. 55/2016, emisă de Guvernul Dacian Cioloș la data de 14 septembrie 2016, contrasemnată inclusiv de Dragos Pîslaru, actualul ministru al Investițiilor și Proiectelor Europene din Guvernul Bolojan. Aceasta continuitate de intenție politică ridică întrebări legitime cu privire la obiectivele reale ale transferului și la interesul public pe care acesta îl servește.

Ordinul nr. 475/05.05.2026 a fost semnat de Radu Miruță, ministru interimar al Transporturilor, reprezentant USR, în contextul în care Guvernul își exercită atribuțiile cu titlu interimar, ca urmare a adoptării moțiunii de cenzură. Potrivit art. 110 alin. (4) din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, un Guvern demisionar exercită numai acte necesare administrării treburilor publice curente - nu acte cu impact structural major asupra instituțiilor statului și angajamentelor internaționale ale României.

Nu în ultimul rând, O.U.G. nr. 55/2016 - actul normativ care fundamentează întregul mecanism de transfer - a fost emisă tot de un Guvern tehnocrat sprijinit politic de USR, la data de 14 septembrie 2016, de către premierul Dacian Cioloș, și contrasemnata de Dragos Pîslaru, azi ministru în Guvernul Bolojan. USR este, astfel, simultan, creatorul mecanismului legal de transfer, executantul acestuia prin ministrul interimar Radu Miruță și beneficiarul instituțional al întregii operațiuni, prin consolidarea rolului C.N.I.R. - S.A. - companie pe care tot USR a conceput-o.

În considerarea acestui context, vă adresăm următoarele întrebări:

1. Ordinul nr. 475/05.05.2026 a fost emis de un Guvern demisionar, în exercitarea atribuțiilor cu titlu interimar. Vă rog să precizați dacă Ministerul Transporturilor apreciază că transferul simultan a cinci proiecte strategice de infrastructura rutieră, cu valori contractuale cumulate de ordinul miliardelor de lei și cu impact direct asupra angajamentelor asumate față de Comisia Europeană, constituie un act de administrare curentă în sensul art. 110 alin. (4) din O.U.G. nr. 57/2019, sau depășește limitele competenței unui Guvern demisionar.

2. Care au fost considerentele de urgență obiectiva - altele decât termenul politic al tranziției guvernamentale - care au justificat emiterea Ordinului la data de 05.05.2026, având în vedere ca niciun contract de executie vizat nu are lucrari fizice in curs?

3. Au existat avize juridice interne sau externe cu privire la compatibilitatea competentei unui Guvern demisionar cu emiterea Ordinului nr. 475/05.05.2026? Daca da, vă rog sa le faceti publice.

4. Anterior emiterii Ordinului nr. 475/05.05.2026, a fost realizată o evaluare formală, documentată, a îndeplinirii condiției prevazute de art. 66 din O.U.G. nr. 55/2016, raportat la fiecare dintre cele cinci proiecte transferate si la portofoliul total al C.N.I.R. - S.A. rezultat din transfer? Dacă da, care sunt concluziile acestei evaluari și sub ce forma documentară a fost consemnată?

5. Cum apreciaza Ministerul Transporturilor ca o entitate cu 73-75 de angajați efectivii poate asigura continuitatea implementarii unui portofoliu de 16 proiecte majore de infrastructura rutieră, în condițiile art. 66 din O.U.G. nr. 55/2016, având în vedere ca însăși Scrisoarea de așteptări emisă de Minister stabilește o țintă de 400 de salariați și recunoaste că personalul necesar urmează a fi recrutat gradual pana în 2027?

6. Care este temeiul pe care Ministerul a apreciat că transferul respectă condiția imperativă a art. 66 din O.U.G. nr. 55/2016, în condițiile în care

capacitatea instituțională a C.N.I.R. - S.A., astfel cum rezultă din datele publice, nu este îndeplinită efectiv la data emiterii Ordinului?

7. Ce eficiența instituțională concretă aduce transferul proiectelor de la C.N.A.I.R. - S.A. la C.N.I.R. - S.A., în condițiile în care o parte semnificativă a managementului de implementare al C.N.I.R. - S.A. provine chiar din C.N.A.I.R. - S.A., aceleași persoane urmând să gestioneze aceleași proiecte, dar într-o companie cu o structură suport radical mai redusă?

8. Care este valoarea adăugată instituțională și operațională a transferului, dincolo de redistribuirea formală a competențelor între două companii de stat cu acționar comun - Ministerul Transporturilor și Infrastructurii?

9. Dacă scopul declarat al O.U.G. nr. 55/2016 era crearea unei companii de investiții distincte, operaționale și cu capacitate instituțională proprie, cum apreciază Ministerul că, după aproape 10 ani de la emiterea OUG, C.N.I.R. - S.A. are încă 73-75 de angajați efectivi, față de ținta legală de 400, și nu a finalizat niciun kilometru de autostradă?

10. Cum apreciază Ministerul că termenul de 15 zile pentru încheierea protocoalelor, prevăzut de art. 2 din Ordin, este compatibil cu termenul legal de notificare a antreprenorilor de cel puțin 15 zile calendaristice anterior subrogării, prevăzut de art. 21 alin. (2) din O.U.G. nr. 55/2016, în condițiile în care respectarea simultană a ambelor termene este matematic imposibilă?

11. A fost solicitat, anterior emiterii Ordinului, un aviz de legalitate din partea Consiliului Legislativ sau a altor structuri competente cu privire la compatibilitatea termenului de 15 zile instituit prin derogare cu dispozițiile imperative ale O.U.G. nr. 55/2016?

12. Ordinul nr. 475/05.05.2026 deroghează de la Ordinul nr. 872/2024 al aceluiași minister, care stabilește un termen și o procedură diferite pentru încheierea protocoalelor. Vă rog să precizați care sunt împrejurările noi, intervenite ulterior emiterii Ordinului nr. 872/2024, care au justificat

instituirea acestei derogari, în condițiile în care Ordinul nr. 475/05.05.2026 nu cuprinde nicio motivare de fond în acest sens.

13. Care este interesul public concret și măsurabil al transferului proiectelor prin Ordinul nr. 475/05.05.2026, în condițiile în care: capacitatea instituțională a C.N.I.R. - S.A. nu este îndeplinită conform legii; nu exista urgență operațională dată de lucrări fizice în execuție; Ordinul a fost emis fără motivare de fond și fără consultarea C.N.A.I.R. - S.A.; conducerea de implementare a C.N.I.R. - S.A. provine din C.N.A.I.R. - S.A.?

14. Consideră Ministerul Transporturilor că emiterea Ordinului nr. 475/05.05.2026, în contextul politic și instituțional descris, reprezintă o măsură de reformă instituțională autentică sau o decizie administrativă cu motivație politică, în care USR și-a exercitat succesiv rolul de creator al mecanismului legal, de executor al transferului și de beneficiar instituțional al rezultatului?

15. După aproape 10 ani de la emiterea O.U.G. nr. 55/2016, ce evaluare face Ministerul Transporturilor - instituția care a inițiat acea ordonanță - cu privire la funcționarea C.N.I.R. - S.A.? Care sunt proiectele finalizate, recepționate și predate către C.N.A.I.R. - S.A. de către C.N.I.R. - S.A., astfel cum prevede mecanismul legal instituit prin O.U.G. nr. 55/2016?

Solicit răspuns scris.

Cu mulțumiri,

Petre PUȘCAȘU, deputat în circumscripția electorală nr.31 Prahova