

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1.

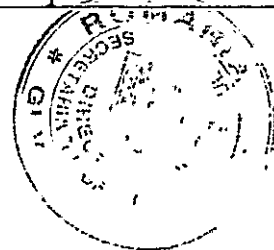
Titlul proiectului de act normativ

LEGE privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea unor acte normative

Secțiunea 2.

Motivele emiterii actului normativ

2.1. Sursa proiectului de act normativ	Ordonanța de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea unor acte normative.
2.2. Descrierea situației actuale	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, exercită în calitate sa de organ de specialitate al administrației publice centrale, politica în domeniul transporturilor și infrastructurii de transport, și elaborează strategia și reglementările specifice de dezvoltare și de armonizare ale activităților în cadrul politicii generale a Guvernului, pe domeniile coordonate, îndeplinind rolul de autoritate de stat, în domeniul său de activitate, Prin contractul de concesiune încheiat cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A., denumită în continuare C.N.A.I.R. – S.A., persoană juridică de interes strategic național, desfășoară activități specifice în domeniul infrastructurii de transport rutier, respectiv activități de proiectare, construire, modernizare, reabilitare, reparare, administrare a autostrăzilor, drumurilor expres, drumurilor naționale, variantelor ocolitoare, în condiții de siguranță a circulației, precum și activități privind implementarea programelor de dezvoltare unitară a rețelei de drumuri publice, în concordanță cu strategia Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cerințele economiei naționale și cu cele de apărare, Proiectele de infrastructură de transport sunt investiții publice de importanță strategică pentru România, care asigură conectivitatea cu coridoarele de transport europene și creșterea mobilității populației și a mărfurilor, Totodată, autostrăzile și drumurile expres care sunt în administrarea C.N.A.I.R. – S.A. fac parte din rețeaua europeană de transport TENT, necesitând aliniere României la standardele europene privind circulația rutieră. Potrivit obiectului său de activitate, C.N.A.I.R. – S.A. asigură condiții de siguranță a circulației pe autostrăzi și drumuri naționale deschise circulației publice, exercitând atribuțiile care îi revin conform legii, Potrivit dispozițiilor art. 1 alin. (6) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 84/2003 pentru înființarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. prin reorganizarea Regiei Autonome „Administrația Națională a Drumurilor din România”, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 47/2004, cu modificările și completările ulterioare,



C.N.A.I.R. – S.A. desfășoară în principal activități de interes public național în domeniul administrării drumurilor naționale și autostrăzilor, în conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

I. În Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, la articolul 6 alineatul (1), litera (d) punctul (i) se prevăd următoarele:

„(i) drumuri naționale care asigură legătura capitalei țării cu orașele reședință de județ, legăturile dintre acestea, precum și cu **principalele** punctele de control pentru trecerea frontierei de stat a României;”

Prin prezentul proiect de act normativ se urmărește eliminarea cuvântului „principale” în contextul deschiderii unui nou punct de trecere a frontierei la Beba Veche, având în vedere faptul că punctul de trecere frontieră Beba Veche va fi deschis traficului internațional cu masa totală maximă autorizată mai mică de 7,5 tone, și că nu îndeplinește condiția volumului de trafic mediu anual impus de normele și standardele tehnice prevăzute de normele în vigoare. Iar pentru eliminarea acestui obstacol este necesară modificarea Ordonanței Guvernului 43/1997 privind regimul drumurilor, art. 6, alin. (1), pct. 1 lit (i), prin eliminarea sintagmei ”principale” din cuprinsul textului de lege.

Eliminarea cuvântului „principale” crează cadrul legal de preluare a drumurilor județene și de clasificare ca drumuri de interes național toate drumurile naționale care asigură legătura cu punctele de control pentru trecerea frontierei de stat a României, ca obiective de interes național.

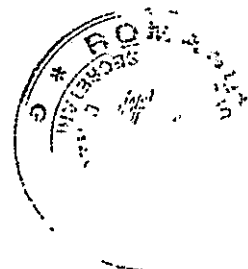
În Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 la Anexa 3, la punctul 3 se prevede sintagma „axă triplă (tridem) a autovehiculelor, nemotoare”.

Prin prezentul proiect de act normativ se urmărește modificarea sintagmei de la punctul 3, la Anexa 3 cu următoarea sintagma „axă triplă (tridem) a autovehiculelor”.

Totodată, potrivit dispozițiilor Ordonanței Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare, personalul desemnat al C.N.A.I.R. – S.A. realizează activitatea de autorizare, control și de încasare a tarifelor suplimentare de utilizare a drumurilor de interes național, prevăzute de ordonanță, în cazul vehiculelor care circula cu depășiri ale maselor și/sau dimensiunilor maxime admise.

Masele și dimensiunile maxime ale vehiculelor rutiere destinate transportului de mărfuri și de călători, admise în circulație în țările membre ale Uniunii Europene sunt prevăzute în Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional.

Prevederile acestei Directive sunt transpuse în legislația națională conform prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare,



În contextul intensificării traficului intern și internațional al vehiculelor care circulă cu depășiri ale maselor și/sau dimensiunilor maxime admise, a căror configurație include vehicule tractoare cu 4 axe, omologate de Registrul Auto Român – RAR, conform reglementărilor europene specifice, constituie un element nou pe piața transporturilor comerciale.

Precizăm faptul că, în componența vehiculului tractor cu 4 axe se regăsesc grupuri de axe succesive definite la punctul 3 din Anexa nr. 3 la Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare, ca „axa triplă (tridem) nemotoare”.

Astfel, un autovehicul prin concepție și construcție este destinat, exclusiv sau în principal, tractării de remorci/semiremorci și ca cerință tehnică obligatorie este autopropulsia, posibilă prin existența cel puțin a unei axe motoare, ceea ce face inaplicabilă prevederea de la punctul 3 din Anexa nr. 3 la Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional, nu prevede axa triplă (tridem) motoare, care să confere vehiculului tractor cu 4 axe funcționalitatea de autopropulsie.

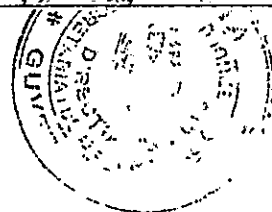
Anexa nr. 2 la Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare prevede că axele motoare pot fi axă simplă motoare și axă dublă, care poate avea în componență una sau 2 axe motoare, asigurând astfel caracteristica de autopropulsie a autovehiculului tractor.

Aplicarea prevederilor actuale privind gruparea axelor ca axă simplă motoare și axă dublă a autovehiculelor conduce la majorarea substanțială a limitelor maxime admise ale maselor pe axe, față de limita maximă admisă pentru „axa triplă (tridem) nemotoare” prevăzută la punctul 3 din Anexa nr. 3 la Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

Majorarea limitelor maxime admise ale maselor pe axe are drept consecință degradarea accelerată a infrastructurii rutiere cu impact în reducerea duratei normale de exploatare.

Totodată, vehiculelor comerciale înregistrate sau puse în circulație într-unul dintre statele membre UE nu li se pot aplica cerințe tehnice suplimentare legate de greutatea și dimensiunile vehiculelor, astfel încât aceste cerințe să constituie un obstacol în calea circulației vehiculelor comerciale între statele membre.

În vederea asigurării cadrului legal, precum și a condițiilor necesare realizării obligațiilor legale ce incumbă C.N.A.I.R. – S.A., potrivit legii, referitoare la activitatea de autorizare, control și încasare a tarifelor suplimentare de utilizare a drumurilor de interes național și luând în



considerare că elementele sus-menționate vizează un interes public și constituie o situație de urgență și extraordinară, a cărei reglementare nu poate fi amânată, se impune adoptarea de măsuri imediate pe calea ordonanței de urgență. Prin prezenta Ordonanță de urgență a Guvernului se urmărește crearea cadrului legal necesar care să reglementeze statutul juridic al axei triple (tridem), prin modificarea punctului 3 din Anexa nr. 3 la Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare, prin eliminarea sintagmei „nemotoare” din textul de lege.

În prezent masele și dimensiunile maxime admise în circulație pe drumurile publice din România, așa cum sunt ele prevăzute de Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional sunt cele prevăzute în Anexa nr. 2 „*Mase și dimensiuni maxime admise în circulație și caracteristicile conexe ale vehiculelor rutiere*” la Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

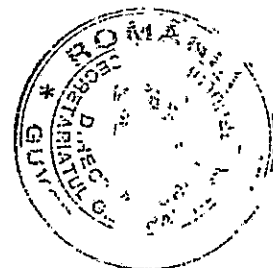
Deoarece în traficul național și internațional sunt utilizate un număr mare de vehicule comerciale destinate transportului de mărfuri, ale căror caracteristici nu sunt prevăzute în Anexa nr. 2, masele și dimensiunile maxime admise în circulație ale acestora au fost prevăzute în Anexa nr. 3 „*Mase și dimensiuni maxime admise și caracteristicile conexe ale vehiculelor rutiere, altele decât cele prevăzute în anexa nr. 2*” la Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Conform punctului 3 din Anexa nr. 3 la Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare, este definită „axa triplă (tridem) a autovehiculelor, nemotoare”.

În accepțiunea textului actual al legii, clasificarea unui grup de axe ca „axă triplă (tridem) a autovehiculelor, nemotoare” se face strict în funcție de distanța între axele consecutive ale autovehiculului, fără alte condiții suplimentare. Sintagma „nemotoare” impune ca niciuna din axele componente ale „axei triplă (tridem) a autovehiculelor, nemotoare” să nu fie axă motoare, anulând astfel caracteristica de autopropulsie a autovehiculului tractor.

Conform caracteristicilor tehnice și constructive actuale ale autovehiculelor, așa cum sunt ele omologate și admise în circulație, în componența grupului de 3 axe succesive, care din punct de vedere al distanței ar putea fi clasificate ca „axă triplă (tridem) nemotoare” cel puțin o axă este motoare, asigurând astfel caracteristica de autopropulsie a autovehiculului tractor, astfel încât punctul 3 din Anexei nr. 3 devine inaplicabil.

În această situație, singurele prevederi legale aplicabile la clasificarea acestor grupuri de axe sunt cele prevăzute la punctele 3.1 „axă simplă nemotoare”, 3.4 „axă simplă motoare” și 3.5 „axă dublă (tandem) a



autovehiculelor” din Anexa nr. 2 la Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Clasificarea axelor autovehiculelor este esențială, atât din punct de vedere al limitelor maxime admise, cât și din punct de vedere al tarifelor aplicate.

Ținând cont că aplicarea prevederilor actuale privind gruparea axelor ca axă simplă motoare și axă dublă a autovehiculelor conduce la majorarea substanțială a limitelor maxime admise ale maselor pe axe, față de limita maximă admisă pentru „axa triplă (tridem) nemotoare” prevăzută la punctul 3 din Anexa nr. 3 la Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

Prezentul proiect de act normativ asigură cadrul legal și condițiile necesare realizării obligațiilor legale ce incumbă C.N.A.I.R. – S.A., potrivit legii, referitoare la activitatea de autorizare, control și încasare a tarifelor suplimentare de utilizare a drumurilor de interes național.

Neadoptarea prezentului proiect de act normativ va conduce la menținerea majorată a unor limite maxime admise ale maselor pe axe având drept consecință degradarea accelerată a rețelei de drumuri publice, cu impact în reducerea duratei normale de exploatare, ceea ce va genera costuri suplimentare pentru întreținerea și repararea infrastructurii rutiere.

Starea de fapt cuantificabilă a situației extraordinare este determinată de faptul că neimplementarea în regim de urgență a propunerii pentru modificarea punctului 3 din Anexa nr. 3 la Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare, are drept consecință degradarea accelerată a rețelei de drumuri publice, cu impact în reducerea duratei normale de exploatare, ceea ce va genera costuri suplimentare pentru întreținerea și repararea infrastructurii rutiere.

Starea de fapt independentă de voința Guvernului este determinată de necesitatea armonizării prevederilor legale în acord cu caracteristicile tehnice și constructive actuale ale autovehiculelor, așa cum sunt ele omologate și admise în circulație,

Consecințele negative care se pot produce prin neadoptarea prezentei propuneri de act normativ se regăsesc în intensificarea traficului intern și internațional cu vehicule care circulă cu limite majorate ale maselor maxime admise, a căror configurație include autovehicule tractoare cu 4 axe, omologate de Registrul Auto Roman – RAR, conform reglementărilor europene specifice, având drept consecință degradarea accelerată a rețelei de drumuri publice, cu impact în reducerea duratei normale de exploatare, ceea ce va genera costuri suplimentare pentru întreținerea și repararea infrastructurii rutiere.

Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare este unicul act normativ care transpune în legislația națională prevederile domeniului de activitate reglementat de Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime

autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional, drept care modificarea legislativă propusă se poate face doar prin modificarea acestei ordonanțe a Guvernului.

II. În Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 84/2003, la art. 15, alin. (3) și la art. 16, alin. (2) și (3) se prevăd următoarele:

“art. 15 alin. (3) Împuterniciții mandatați să reprezinte interesele capitalului de stat în adunarea generală a acționarilor sunt numiți prin ordin al ministrului delegat pentru proiecte de infrastructură de interes național și investiții străine.

“art. 16, alin. (2) În perioada în care statul, prin Ministerul Transporturilor, este acționar majoritar, consiliul de administrație și președintele acestuia sunt numiți prin ordin al ministrului delegat pentru proiecte de infrastructură de interes național și investiții străine”

“art. 16, alin. (3) Președintele consiliului de administrație este și directorul general al C.N.A.I.R”.

Prezenta propunere pune în corelare prevederile Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 84/2003, cu cele ale Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 86/2014 privind stabilirea unor măsuri de reorganizare la nivelul administrației publice centrale și pentru modificarea și completarea unor acte normative, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 174/2015, cu modificările și completările ulterioare, prin care Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. a trecut de sub autoritatea Departamentului pentru Proiecte de Infrastructură și Investiții Străine, Parteneriat Public - Privat și Promovarea Exporturilor, sub autoritatea Ministerului Transporturilor, fiind reorganizată ulterior și denumită Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A., conform prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 55/2016 privind reorganizarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. și înființarea Companiei Naționale de Investiții Rutiere - S.A., precum și modificarea și completarea unor acte normative, cu modificările ulterioare. În sensul celor mai sus menționate este necesară modificarea art. 15 alin. (3) și art. 16 alin. (3) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 84/2003, cu modificările și completările ulterioare, în care trimiterea la ministrul delegat pentru proiecte de infrastructură de interes național și investiții străine să fie înlocuită cu ministrul transporturilor și infrastructurii.

De asemenea, prin prezentul proiect de act normativ se propune corelarea dispozițiilor art. 16 alin. (2) și alin. (3) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 84/2003, cu modificările și completările ulterioare, cu dispozițiile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 111/2016, cu modificările și completările ulterioare, respectiv a art. 29 alin. (2) și art. 35 alin. (3), în ceea ce privește numirea membrilor în Consiliul de Administrație al



C.N.A.I.R. – S.A., precum și faptului că directorul general nu poate cumula și calitatea de președinte al consiliului de administrație.

La anexa nr.1, alineatul (2) al articolului 18 va avea următorul cuprins:

”(2) Conducerea executivă a C.N.A.I.R. este asigurată de directorul general, care nu poate fi și președintele consiliului de administrație.”

Totodată, facem mențiunea că prin Hotărârea nr. 17/27.09.2022, Consiliul de administrație al C.N.A.I.R. – S.A. a luat act de necesitatea modificării statului Companiei, respectiv a anexei nr. 1 la Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 84/2003, cu modificările și completările ulterioare, modificări care privesc inclusiv dispoziții referitoare la faptul că președintele consiliului de administrație nu poate avea și calitatea de director general, astfel cum este statuat de legiuitor prin art. 35 alin. (3) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2011, cu modificările și completările ulterioare. Menționăm faptul că atât art. 16 alin. (3) și Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 84/2003, cu modificările și completările ulterioare, precum și anexa nr. 1 la această ordonanță cuprind dispoziții referitoare la cumularea celor două calități, respectiv cea de președinte al consiliului de administrație și cea de director general, care ar trebui corelate cu dispozițiile art. 35 alin. (3) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2011, cu modificările și completările ulterioare. Menționăm faptul că art. 17 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 84/2003, cu modificările și completările ulterioare, dispune faptul că modificarea statului C.N.A.I.R. – S.A. se realizează prin hotărâre a Guvernului, motiv pentru care modificarea anexei nr. 1 la Ordonanța de urgență antementionată, se va realiza ulterior prin intermediul unei hotărâri a Guvernului, în conformitate cu prevederile legale aplicabile.

III. În Ordonanța Guvernului nr. 27/2011, articolul 18¹, se prevăd următoarele: “Art. 18¹ - Prevederile privind accesul la transportul rutier de persoane în cont propriu se aplică și transportului cu autobuzele proprii ale unităților administrativ-teritoriale sau ale unităților de învățământ, având inscripția «transport școlar», utilizate exclusiv pentru transportul elevilor și cadrelor didactice, care efectuează acest transport din mediul rural către unitățile de învățământ din comună sau către unitățile de învățământ din mediul urban.”

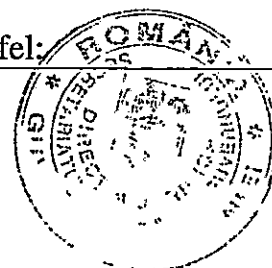
Prin prezentul proiect de act normativ se urmărește modificarea articolului 18¹, având în vedere imposibilitatea punerii în utilizare a autobuzelor care au fost achiziționate din fonduri europene de către unitățile administrative teritoriale și au fost transmise cu titlu gratuit unităților școlare, pentru efectuarea transportului școlar.

IV. În Legea nr. 98/2016, alineatul (4) al articolului 154, se prevăd următoarele:

” (4) Garanția de participare sau, după caz, garanția de bună execuție trebuie să fie irevocabilă, necondiționată și se constituie prin:

a) virament bancar;

b) instrumente de garantare emise în condițiile legii, astfel:



(i) scrisori de garanție emise de instituții de credit bancare sau de instituții financiare nebancare din România sau din alt stat; (ii) asigurări de garanții emise:

– fie de societăți de asigurare care dețin autorizații de funcționare emise în România sau într-un alt stat membru al Uniunii Europene și/sau care sunt înscrise în registrele publicate pe site-ul Autorității de Supraveghere Financiară, după caz;

– fie de societăți de asigurare din state terțe prin sucursale autorizate în România de către Autoritatea de Supraveghere Financiară; Pagina 3 din 12

c) prin depunerea la casierie a unor sume în numerar dacă valoarea este mai mică de 5.000 lei;

d) prin rețineri succesive din sumele datorate pentru facturi parțiale, în cazul garanției de bună execuție;

e) prin combinarea a două sau mai multe dintre modalitățile de constituire prevăzute la lit. a)-c), în cazul garanției de bună execuție”

V. În Legea nr. 99/2016, alineatul (4) al articolului 164, se prevăd următoarele: „(4) Garanția de participare sau, după caz, garanția de bună execuție trebuie să fie irevocabilă, necondiționată și se constituie prin:

a) virament bancar;

b) instrumente de garantare emise în condițiile legii astfel:

(i) scrisori de garanție emise de instituții de credit bancare sau de instituții financiare nebancare din România sau din alt stat;

(ii) asigurări de garanții emise:

– fie de societăți de asigurare care dețin autorizații de funcționare emise în România sau într-un alt stat membru al Uniunii Europene și/sau care sunt înscrise în registrele publicate pe site-ul Autorității de Supraveghere Financiară, după caz;

– fie de societăți de asigurare din state terțe prin sucursale autorizate în România de către Autoritatea de Supraveghere Financiară;

c) prin depunerea la casierie a unor sume în numerar dacă valoarea este mai mică de 5.000 lei;

d) prin rețineri succesive din sumele datorate pentru facturi parțiale, în cazul garanției de bună execuție;

e) prin combinarea a două sau mai multe dintre modalitățile de constituire prevăzute la lit. a)-c), în cazul garanției de bună execuție.”

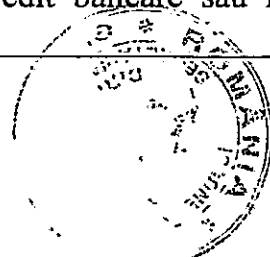
VI. În Legea nr. 100/2016, alineatul (6) al articolului 71, se prevăd următoarele:

„(6) Garanția de participare trebuie să fie irevocabilă, necondiționată și se constituie prin:

a) virament bancar;

b) instrumente de garantare emise în condițiile legii astfel:

(i) scrisori de garanție emise de instituții de credit bancare sau instituții financiare nebancare din România sau din alt stat;



(ii) asigurări de garanții emise:

– fie de societăți de asigurare care dețin autorizații de funcționare emise în România sau într-un alt stat membru al Uniunii Europene și/sau care sunt înscrise în registrele publicate pe site-ul Autorității de Supraveghere Financiară, după caz;

– fie de societăți de asigurare din state terțe prin sucursale autorizate în România de către Autoritatea de Supraveghere Financiară;

c) prin depunerea la casierie a unor sume în numerar dacă valoarea este mai mică de 5.000 lei;

d) prin combinarea a două sau mai multe dintre modalitățile de constituire prevăzute la lit. a)-c), în cazul garanției de bună execuție.”

Prin prezentul proiect de act normativ se urmărește modificarea alineatului (4) al articolului 154 aferent Legii nr. 98/2016, alineatului (4) al articolului 164 aferent Legii nr. 99/2016, alineatului (6) al articolului 71 aferent legii nr. 100/2016, Având în vedere necesitatea limitării posibilității de constituire a garanției de participare, după caz a garanției de bună execuție prin scrisori de garanție emise de instituții financiare nebancare din România sau din alt stat membru pentru achizițiile de lucrări/concesiunile de lucrări a căror valoare estimată este mai mică sau egală cu 40.000.000 lei fără TVA și respectiv pentru achizițiile de produse sau servicii/ concesiunile de servicii a căror valoare estimată este mai mică sau egală cu 7.000.000 lei fără TVA, justificată de faptul că în cazul achizițiilor al căror obiect este de o complexitate ridicată și a căror valoare reflectă aceste necesități ale achizitorului (ca de exemplu: documentații tehnico - economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții; lucrări de construcție de drumuri naționale / autostrăzi / drumuri județene / străzi / poduri / pasaje/ căi ferate / civile precum și a serviciilor anexate acestora care au ca obiect proiectarea, consultanța, supervizarea, asistenta tehnică, exproprierea, etc) este necesară, pentru garantarea corespunzătoare a contractelor pe parcursul derulării acestora și totodată pentru urmărirea și îndeplinirea interesului public în vederea atribuirii și finalizării obiectivelor de investiții asumate de Guvernul României, instituirea unui prag valoric pentru ofertanți de a prezenta Garanții de Participare/Garanții de Bună Execuție emise de Instituții financiare nebancare.

Pragurile de 40.000.000 lei fără TVA pentru lucrări și respectiv 7.000.000 lei fără TVA pentru servicii sau produse au fost stabilite în baza articolul 42 din Legea 500 din 11 iulie 2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare (ultima modificare a pragurilor fiind realizată prin Hotărârea de Guvern nr. 207/2020)

VII. Articolele IV - VI se aplică procedurilor de atribuire inițiate după data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență. Prin procedură de atribuire inițiată se înțelege orice procedură pentru care s-a transmis un anunț de participare, un anunț de concesiune, un anunț de participare simplificat sau,



	după caz, o invitație de participare, până la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență.
2.3. Schimbări preconizate	Prin prezentul proiect de act normativ se propune modificarea mai multor acte normative după cum urmează: 1. La Anexa nr. 3 la Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 237 din 29 iunie 1998, cu modificările și completările ulterioare, la punctul 3 sintagma „axă triplă (tridem) a autovehiculelor, nemotoare”, se modifică și se înlocuiește cu sintagma „axă triplă (tridem) a autovehiculelor”; 2. La Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, se modifica articolul 6, alineatul (1), lit. d) și (i)” 3. Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 84/2003, art. 15, se modifică și completează alineatul (3) și art. 16, se modifică și completează alineatele (2) și (3); 4. La Legea nr. 98/2016, art. 154, se modifică și completează alineatul (4); 5. La Legea nr. 99/2016, art. 164, se modifică și completează alineatul (4); 6. La Legea nr. 100/2016, art. 71, se modifică și completează alineatul (6); 7. La Ordonanța Guvernului nr. 27/2011, se modifică art. 18¹.
2.4. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea 3.

Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

3.1. Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ	Promovarea prezentei propuneri de act normativ va asigura armonizarea prevederilor legale în acord cu caracteristicile tehnice și constructive actuale ale autovehiculelor, așa cum sunt ele omologate și admise în circulație, având în vedere ca vehiculelor comerciale înregistrate sau puse în circulație într-unul dintre statele membre UE nu li se pot aplica cerințe tehnice suplimentare legate de greutatea și dimensiunile vehiculelor, astfel încât aceste cerințe să constituie un obstacol în calea circulației vehiculelor comerciale între statele membre. Promovarea prezentei propuneri de act normativ va avea drept consecință protejarea rețelei de drumuri publice, cu impact în asigurarea duratei normale de exploatare și în eliminarea costurilor suplimentare pentru întreținerea și repararea infrastructurii rutiere.
3.2. Impactul social	Au fost consultate autoritățile locale..
3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului	Prezentul proiect de act normativ nu aduce atingere drepturilor și libertăților fundamentale ale omului
3.4. Impactul macroeconomic	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.

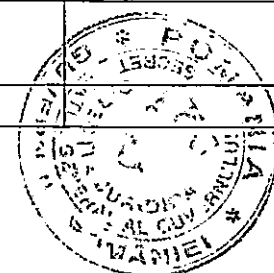


3.4.1 Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici	Prezentul proiect de act normativ va conduce la asigurarea unui mediu concurențial echitabil, prin încadrarea unitară a autovehiculelor rutiere, înregistrate sau puse în circulație în oricare dintre statele membre UE, indiferent de tipul lor constructiv.
3.4.2. Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Nu este cazul
3.5. Impactul asupra mediului de afaceri	Prezentul proiect de act normativ va conduce la asigurarea unui mediu concurențial echitabil, la nivel național și în cadrul Uniunii Europene, prin încadrarea unitară a autovehiculelor rutiere, înregistrate sau puse în circulație în oricare dintre statele membre UE, indiferent de tipul lor constructiv.
3.6. Impactul asupra mediului înconjurător	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
3.9. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea 4.

Impactul financiar asupra bugetului general consolidat atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung, (pe 5 ani), inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri"

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe cinci ani
- mii lei -						
1	2	3	4	5	6	7
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 de stat:						
(i) contribuții de asigurări						
d) alte tipuri de venituri						
4.2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						



(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
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						
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) declarație 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.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.					
4.8. Alte informații	Nu au fost identificate					



Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

A circular stamp from the Romanian Government Secretariat General. The outer ring contains the text "SECRETARIATUL GENERAL AL GUVERNULUI ROMÂNIEI" and a star. The inner circle contains the text "DIRECȚIA GENERALĂ" and "1940".

5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
6. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea 6.

Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Proiectul de act normativ a fost afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
6.3. Informații despre 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	Au fost consultate structurile asociative din administrația publică locală fără a primi vreo observație sau propunere.
6.4. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
6.5. Informații privind avizarea de către a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul prezentului act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ prin avizul nr. 1099/2022.
6. Alte informații	Nu au fost identificate



Secțiunea 7.

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	Proiectul prezentului act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată.
7.2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
7.3. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea 8.

Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ

8.1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
8.2. Alte informații	Nu au fost identificate



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea unor acte normative, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.


PRIM-MINISTRU

NICOLAE IONEL CIUCĂ