

NOTĂ DE FUNDAMENTARE	
Secțiunea 1 Titlul prezentului act normativ	
Ordonanță a Guvernului pentru modificarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor	
Secțiunea a 2-a Motivul emiterii actului normativ	
2.1. Sursa prezentului act normativ	Demersul se regăsește în lista proiectelor din domeniul transporturi și infrastructură pentru care Guvernul a fost abilitat să emită ordonanțe, potrivit art. 1 pct. VII poz. 1 din Legea nr. 134/2025 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în calitate sa de organ de specialitate al administrației publice centrale, stabilește, la nivel național, politica în domeniul transporturilor și infrastructurii de transport.
2.2. Descrierea situației actuale	Începând cu data de 1 ianuarie 2025, România a aderat la Spațiul Schengen și cu granițele terestre, conform dispozițiilor Regulamentului (UE) 2016/399 al Parlamentului European și al Consiliului din data de 09.03.2016 cu privire la Codul Uniunii privind regimul de trecere a frontierelor de către persoane (Codul Frontierelor Schengen), cu modificările și completările ulterioare, coroborate cu Decizia (UE) 2024/ 3212 a Consiliului Uniunii Europene din data de 12.12.2024 privind stabilirea datei pentru eliminarea controalelor asupra controalelor la frontierele terestre interne cu și între Republica Bulgaria și România. Prin Hotărârea Guvernului nr. 1708/2024 au fost stabilite măsuri organizatorice pentru eliminarea obstacolelor din calea traficului la punctele de trecere a frontierelor interne cu Ungaria și Republica Bulgaria, și închiderea definitivă a punctelor de trecere a frontierei de stat a României situate pe frontiera internă a Uniunii Europene. Anterior intrării României în Spațiul Schengen terestru, personalul C.N.A.I.R. – S.A. din punctele de frontieră, suplimentar controlului specific prin cântărire și măsurare a vehiculelor de transport internațional de marfă, asigură totodată verificarea și vizarea documentului care permite accesul la rețeaua rutieră pe sensul de intrare/ieșire în/din România, astfel: 1.1. pentru toate vehiculele de transport marfă înmatriculate în state Non UE, având MTMA > 3,5 tone; 1.2. pentru toate vehiculele de transport marfă înmatriculate în state UE, având MTMA > 3,5 tone, numai la frontiera externă a României. Având în vedere ca documentul în baza căruia se permite accesul la rețeaua rutieră din România este valabil pentru operatorul de transport care deține vehiculul trăgător, dacă acordurile rutiere bilaterale și multilaterale la care

România este parte nu prevăd altfel, personalul C.N.A.I.R. – S.A. din punctele de frontieră la granița cu Bulgaria și Ungaria solicită conducătorului auto contractul standard de transport pentru mărfurile livrate internațional pe cale rutieră, respectiv scrisoarea de trăsură denumită și CMR, document ce detaliază informații privind părțile implicate (expeditor, transportator și beneficiar), masa și natura încărcăturii, locul de încărcare/descărcare, esențiale în stabilirea tipului de trafic, respectiv direct, tranzit sau terță țară pentru verificarea conformității cu documentului de transport corespunzător.

Pentru vehiculele aflate în trafic rutier internațional de marfă înmatriculate într-un stat cu care România nu are încheiat acord bilateral sau care nu prezintă un document de acces valabil pentru tipul de trafic efectuat, se aplică tariful pentru autorizarea accesului la rețeaua rutieră prevăzut în anexa nr. 2 la Ordinul ministrului transporturilor nr. 1836/2018 pentru aprobarea unor tarife aplicate de Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A., cu modificările și completările ulterioare, valabil o cursă având o singură intrare și ieșire în/din România.

Drept consecință imediată a intrării României în Spațiul Schengen terestru a fost eliminată din activitatea specifică C.N.A.I.R. – S.A. a controlului sistematic efectuat asupra vehiculelor de transport internațional de marfă la granița cu Bulgaria și cu Ungaria, devenind astfel imposibilă reconstituirea trasabilității transportului pe teritoriul României, de la punctul de intrare în țară sau de la ultimul punct de descărcare, deci a efectuării activității de verificare și vizare a documentului care permite accesul la rețeaua rutieră pe sensul de intrare/ieșire în/din România, astfel încât să poată fi stabilite tarifele suplimentare prevăzute la art. 411, alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Astfel, orice impunere la plată pe sensul de ieșire printr-un punct de frontieră amplasat la granița externă UE în lipsa unor informații reale și corecte de pe sensul de intrare, este fără temei.

Este imperios necesară adoptarea unei măsuri care să modifice textul actual de lege, în strictă conformitate cu art. 24 din Regulamentul (UE) 2016/399 al Parlamentului European și al Consiliului din data de 09.03.2016 cu privire la Codul Uniunii privind regimul de trecere a frontierelor de către persoane (Codul Frontierelor Schengen), cu modificările și completările ulterioare, în sensul abrogării prevederilor referitoare la verificarea și vizarea documentului care permite accesul la rețeaua rutieră pe sensul de intrare/ieșire în/din România, pentru toate vehiculele de transport marfă, indiferent de statul de înmatriculare și de granița internă sau externă UE.

Totodată, ținând cont de faptul că o dată cu eliminarea controlului la unele dintre punctele trecere a frontierei de stat, ca urmare a intrării României în Spațiul Schengen terestru, se poate ca unii operatori de transport să nu se supună procedurii de autorizare a circulației vehiculelor cu depășiri de mase și/sau dimensiuni sau de a solicita autorizații speciale sub limita valorilor reale de mase și dimensiuni.

Prin prezentul proiect de act normativ se urmărește adoptarea unor măsuri în scopul evitării posibilității tranzitării României de către vehicule cu înălțimi mai mari decât restricțiile instituite pe anumite sectoare de drumuri naționale.

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, prevederi transpuse în legislația națională în Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Statele membre trebuie să ia măsuri specifice cu scopul identificării vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație asupra cărora există suspiciuni de depășire a greutății maxime autorizate și care, prin urmare, ar trebui verificate de autoritățile lor competente în vederea asigurării conformității cu cerințele prevăzute de aceasta directivă.

Directiva nr. 96/53/CE prevede posibilitatea utilizării sistemelor automate pentru stabilirea maselor și pentru aplicarea de sancțiuni dacă aceste sisteme automate sunt certificate, iar fiecare stat membru al Uniunii Europene are obligația să efectueze în fiecare an calendaristic un număr adecvat de controale privind greutatea vehiculelor, proporțional cu numărul total de vehicule aflate în circulație anual pe teritoriul său.

De asemenea, având în vedere că dinamica operațiunilor de transport rutier de mărfuri și călători cunoaște o fluctuație rapidă și continuă a fluxurilor de trafic, în scopul asigurării unei capacități de verificare și control care să asigure circulația la nivel național, cu respectarea prevederilor legislației naționale și comunitare în domeniu, este necesară promovarea în regim de urgență a unei reglementări privind posibilitatea efectuării controlului și de către reprezentanții administratorului drumurilor de interes național și a sancționării prin aplicarea contravențiilor privind circulația vehiculelor cu depășirea maselor și/sau dimensiunilor maxime admise, cu ajutorul sistemelor WIM (Weigh in Motion) certificate, pe rețeaua de drumuri de interes național.

Suplimentar, în scopul descurajării acelor practici înregistrate pe rețeaua de drumuri naționale din România, referitoare la sustragerea de la control, obstrucționarea controlului, neoprirea la semnalul regulamentar al personalului cu atribuții de control, precum și la refuzul de a supune vehiculul verificării prin cântărire și/sau măsurare a dimensiunilor, refuzul de a însoți vehiculul personalului cu atribuții de control în vederea cântăririi și/sau măsurării dimensiunilor transportului, precum și refuzul de a prezenta personalului cu atribuții de control documentele privind transportul, este necesară actualizarea legislației aferente sancțiunilor aplicate pentru astfel de practici, în sensul majorării amenzilor actuale, raportate la urgența creșterii gradului de siguranță rutieră.

Cadrul juridic actual nu prevede dispoziții suficiente pentru ca personalul C.N.A.I.R. – S.A. să asigure protejarea corespunzătoare a infrastructurii rutiere pe drumurile de interes național.

Pentru asigurarea cadrului legal în vederea aplicării dispozițiilor Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare, se propune prin prezenta ordonanță măsura introducerii a posibilității ca personalul C.N.A.I.R. – S.A. să efectueze controlul, prin sisteme integrate de cântărire dotate cu sisteme de camere video, cu rolul de a identifica, în regim static ori dinamic, vehiculele sau ansamblurile

de vehicule în circulație asupra cărora există suspiciuni de depășire a maselor și/sau dimensiunilor maxime admise.

Astfel, în prezența acestei situații extraordinare, este imperios necesară adoptarea de către Guvern a unor măsuri care să asigure protejarea infrastructurii rutiere de impactul circulației vehiculelor rutiere cu depășirea maselor totale maxime admise și incidentele pe care le implică, precum și creșterea gradului de siguranță rutieră a circulației vehiculelor grele de transport de mărfuri, concomitent cu asigurarea unui climat echitabil și tratament egal pentru toate categoriile de operatori de transport, asigurându-se astfel premisele dezvoltării unui sistem de transport rutier durabil în România.

De asemenea ca urmare a aderării României la Spațiul Schengen terestru, raportat la prevederile art. 24 din Regulamentul (UE) 2016/399 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 martie 2016, precum și a dispozițiilor Hotărârii Guvernului nr. 1708/2024, este necesar a se alinia legislația națională referitoare la definirea drumurilor naționale care anterior aderării României la Spațiul Schengen terestru, asigurau legătura cu punctele de control pentru trecerea frontierei, astfel încât acestea să cuprindă drumurile naționale principale ce interconectează drumurile transfrontaliere din interiorul spațiului Schengen terestru.

Elementele de fapt ale situației prezentate sunt determinate de necesitatea armonizării legislației naționale ca urmare a aderării României la Spațiul Schengen terestru și a legiferării unor măsuri suplimentare pentru asigurarea unei capacități de verificare și control pe rețeaua internă de drumuri de interes național pentru respectarea prevederilor legislației naționale și comunitare în domeniu în scopul protejării infrastructurii naționale de transport rutier.

În acest context, intervine necesitatea aprobării unor măsuri pentru armonizarea legislației naționale ca urmare a aderării României la Spațiul Schengen terestru și a legiferării unor măsuri suplimentare pentru protejarea infrastructurii naționale de transport rutier. Neimplementarea propunerilor poate conduce la blocaje interinstituționale și procedurale în contextul aderării la Spațiul Schengen cu granițele terestre și în contextul provocărilor și incidentelor emergente în domeniul transportului rutier.

Ministerul Energiei apreciază că, în contextul politicilor europene în domeniul tranziției energetice, construirea cât mai rapidă a capacităților de producție a energiei electrice din surse eoliene este esențială pentru România având în vedere atât necesitatea reducerii deficitului curent de producție, cât și asigurarea unui preț mai competitiv pentru industrie și cetățeni.

Majoritatea proiectelor menționate sunt parte a unor programe de finanțări de tip nerambursabil (PNRR) sau ajutor operațional (tip CfD) care presupun termene limită de implementare, eventuale întârzieri urmând să afecteze capacitatea de accesare integrală sau chiar pierderea acestor facilități.

Întârzierile determină și perturbări ale proceselor de instalare echipamente și servicii montaj în locațiile finale de destinație ale turbinelor, afectând și situația financiară a prestatorilor locali.

În prezent, art. 41 din OG nr. 43/1997 prevede că, în situația în care două sau mai multe vehicule cu depășiri ale maselor și/sau dimensiunilor maxime admise circulă în convoi, lungimea acestuia nu va depăși 75 metri, precum și faptul că un convoi trebuie să fie însoțit de două autovehicule de însoțire

	autorizate care să circule unul în fața și celălalt în spatele acestuia, precum și de un echipaj al poliției rutiere. Pentru îndeplinirea obiectivelor de mai sus, este necesară o creștere a lungimii permise a convoiului de până la 200 metri și, în același timp, o creștere a numărului de autovehicule de însoțire autorizate, în cazul unui asemenea convoi, pentru a asigura un nivel optim de siguranță rutieră. În concluzie, deblocarea acestor proiecte strategice este esențială pentru consolidarea securității energetice a României și pentru modernizarea Sistemului Energetic Național. Modificarea propusă, respectiv de a extinde lungimea unui convoi compus din vehicule cu depășiri ale maselor și/sau dimensiunilor maxime, va facilita implementarea la timp a acestor investiții care contribuie semnificativ la securitatea energetică și competitivitatea economiei românești.
2.3. Schimbări preconizate	Prin prezentul proiect de act normativ se propune modificarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997, după cum urmează: a) Modificarea literei d) a alineatului (1) din articolul 6; b) Abrogarea literei b) a articolului 40¹ și a alineatului (1) a articolului 41¹; c) Modificarea literelor k) și l) a alineatului (1) din articolul 61; d) Modificarea literei c) a articolului 61² Totodată, proiectul prevede și adoptarea, în termen de 30 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe, prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, a normelor metodologice pentru efectuarea controlului de către personalul Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A., prin intermediul sistemelor automate, prevăzute la art. 60 alin. (5) din OG nr. 43/1997, instalate pe drumurile de interes național.
2. Alte informații	Nu este cazul.
Secțiunea a 3-a Impactul socio-economic	
3.1. Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ	Nu este cazul.
3.2. Impactul social	Nu este cazul.
3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului	
3.4. Impactul macroeconomic 3.4.1. Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici 3.4.2 Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	
3.5. Impactul asupra mediului de afaceri	
3.6. Impactul asupra mediului înconjurător	

3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării	Nu este cazul.					
3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile	Nu este cazul.					
3.9. Alte informații	Nu este cazul.					
Secțiunea a 4-a						
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						
- în mii lei (RON) -						
Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe cinci ani
	2025	2026	2027	2028	2029	
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	Nu este cazul.					
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 d) alte tipuri de cheltuieli	Nu este cazul.					
4.3. Impact financiar, plus/ minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale	Nu este cazul.					
4.4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Nu este cazul.					
4.5. Propuneri pentru a compensa scăderea veniturilor bugetare	Nu este cazul.					

4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Nu este cazul.
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.	Nu este cazul.
7. Alte informații	Nu este cazul.
Secțiunea a 5-a Efectele prezentului act normativ asupra legislației în vigoare	
5.1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor prezentului act normativ	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
5.3. Conformitatea prezentului act normativ cu legislația UE	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
5.3.1. Măsuri normative necesare transunerii 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	Nu este cazul.
Secțiunea a 6-a Consultările efectuate în vederea elaborării prezentului act normativ	

6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative	Nu este cazul.
6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Nu este cazul.
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: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Prezentul act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ.
6.6. Alte informații	Nu este cazul.
Secțiunea a 7-a Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea prezentului act normativ	
7.1. Informarea societății civile cu privire la elaborarea prezentului act normativ	Actul normativ a fost promovat cu asigurarea procedurii de transparență decizională potrivit Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, cu modificările ulterioare, prin publicarea pe pagina de internet a MTI.
7.2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării prezentului act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Nu este cazul.
7.3. Alte informații	Nu este cazul.
Secțiunea a 8-a Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea prezentului act normativ	
8.1. Măsurile de punere în aplicare a prezentului act normativ	Nu este cazul.
8.2. Alte informații	Nu este cazul.

Având în vedere cele de mai sus, a fost elaborat alăturat **proiectul de Ordonanță a Guvernului pentru modificarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor** care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate și pe care îl supunem spre aprobare.

MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII
Ciprian – Constantin ȘERBAN

AVIZĂM:

VICEPRIM-MINISTRU
Marian NEACȘU

VICEPRIM-MINISTRU, MINISTRUL AFACERILOR INTERNE
Marian – Cătălin PREDOIU

MINISTERUL ENERGIEI
Bogdan – Gruia IVAN

MINISTRUL FINANTELOR
Alexandru NAZARE

MINISTRUL JUSTIȚIEI
Radu MARINESCU