



CONSILIUL CONCURENȚEI
REGISTRATURA GENERALĂ

RG / 18941 / 05.02.2026

CONSILIUL
CONCURENȚEI
ROMÂNIA



Domnului Secretar General Mario Ovidiu OPREA

SENATUL ROMÂNIEI
PARLAMENTUL ROMÂNIEI

Calea 13 Septembrie 1-3, București, cod poștal 050711

Atenție permanentă al Senatului

L 658 / 06.02.2026

Subiect: Adresa dumneavoastră nr. XXXV 6567/24.11.2025, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG 18941/27.11.2025 (Cazul nr. 2502965)

L 658 / 2025

Stimate domnule Secretar General,

Ca urmare a adresei dumneavoastră mai sus menționată, prin care solicitați punctul de vedere al Consiliului Concurenței cu privire la *Propunerea legislativă privind aprobarea obiectivului de investiții de interes național "Autostrada Maramureșului" și instituirea cadrului pentru proiectare, avizare, execuție și finanțare multianuală (b617/20.11.2025)*, denumită, în continuare, *Propunerea legislativă*, vă comunicăm următoarele:

Analizând textul *Propunerii legislative*, remarcăm faptul că aceasta are ca scop instituirea unui cadru normativ clar și eficient pentru planificarea, finanțarea și execuția *Autostrăzii Maramureșului*, o investiție de interes strategic național, menită să reconecteze nordul țării la rețeaua de mobilitate europeană, prin stabilirea atribuțiilor clare instituționale și a cadrului de finanțare și implementare.

Din cuprinsul *Propunerii legislative* reținem faptul că Ministerul Transporturilor și Infrastructurii este desemnat ca autoritate contractantă principală pentru coordonarea tuturor etapelor necesare realizării obiectivului, sens în care va organiza consultări publice cu autoritățile locale din județul Maramureș, cu societatea civilă și cu mediul de afaceri, în toate etapele esențiale ale proiectului. De asemenea, se stipulează că proiectul urmează a fi finanțat atât din fonduri europene nerambursabile, cât și din alocări de la bugetul de stat, parteneriate public-private, contribuții ale autorităților locale și județene, sponsorizări și alte surse legale.

În ceea ce privește incidența regulilor de ajutor de stat în cazul măsurilor prevăzute de *Propunerea legislativă*, conform prevederilor articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, ajutoarele de stat sunt definite ca fiind „ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri [...], în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”.

Comisia consideră că un efect asupra schimburilor comerciale dintre statele membre sau denaturarea concurenței este, în mod normal, exclusă în ceea ce privește construcția de infrastructuri în cazurile în care, în același timp: (i) o infrastructură nu se confruntă în mod

normal cu o concurență directă; (ii) finanțarea privată este nesemnificativă în sectorul și în statul membru în cauză; și (iii) infrastructura nu este concepută pentru a favoriza în mod selectiv o întreprindere sau un sector anume, ci pentru a oferi beneficii pentru societate în general.

Pentru ca întreaga finanțare publică a unui anumit proiect să nu intre sub incidența normelor privind ajutoarele de stat, statele membre trebuie să se asigure că finanțarea oferită pentru construirea de infrastructură rutieră nu poate fi utilizată pentru subvenționarea încrucișată sau indirectă a altor activități economice, inclusiv a exploatarea infrastructurii. Subvenționarea încrucișată poate fi exclusă prin garantarea faptului că proprietarul infrastructurii nu desfășoară nicio altă activitate economică sau, în cazul în care proprietarul infrastructurii desfășoară alte activități economice, prin ținerea unei evidențe contabile separate, alocarea costurilor și a veniturilor într-un mod adecvat și garantarea faptului că finanțarea publică nu favorizează alte activități economice. Absența unui ajutor indirect, în special în favoarea operatorului infrastructurii, poate fi asigurată, de exemplu, prin organizarea unei proceduri de ofertare deschise, transparente și competitive pentru exploatarea infrastructurii.

Deși drumurile puse la dispoziție gratuit publicului sunt infrastructuri generale, iar finanțarea lor publică nu intră sub incidența normelor privind ajutorul de stat, *exploatarea drumurilor pentru care se percep taxe reprezintă, în multe cazuri, o activitate economică*. Cu toate acestea, construirea în sine a infrastructurii rutiere, inclusiv a drumurilor pentru care se percep taxe (spre deosebire de exploatarea unui drum pentru care se percep taxe și cu condiția ca acesta să nu constituie o infrastructură specializată) îndeplinește în mod normal condițiile prevăzute mai sus și, prin urmare, finanțarea sa nu afectează, în general, schimburile comerciale dintre statele membre și nu denaturează concurența.

În ceea ce privește prevederile *Propunerii legislative*, în măsura în care proprietarul infrastructurii nu deține suficientă capacitate operațională, și, drept urmare, încredințează serviciile de proiectare, construcție, operare/gestionare a infrastructurii (în întregime sau parțial) unei terțe persoane (operator), prin intermediul unei proceduri competitive, transparente nediscriminatorii și necondiționate, se poate considera că finanțarea publică, necesară pentru construirea infrastructurii, nu constituie un ajutor de stat la nivelul operatorului.

Totodată, ca urmare a analizei *Propunerii legislative*, Consiliul Concurenței apreciază că aceasta nu conține aspecte care să contravină prevederilor Legii concurenței nr. 21/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Asigurându-vă de întreaga noastră colaborare, vă stăm la dispoziție pentru orice alte detalii sau informații suplimentare.

Cu deosebită considerație,

Bogdan M. CHIRIȚOIU

Președinte

Digitally signed by Bogdan M. Chiritoiu
Date: 2026.02.05 15:14:11

