



Către:

- A. Senatului României**
- B. Inițiatori**
- C. Alte instituții**
 - a. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii**
 - b. Ministerul Finanțelor**
 - c. Ministerul Justiției**
 - d. Ministerul Afacerilor Interne**
- D. Alte entități**
 - a. Patronatele din construcții și lucrări publice**
 - b. Sindicatele din construcții și lucrări publice**
 - c. CNAIR și administratori de drumuri**

Subiect:

Observații și propuneri referitoare la:

[B564/2025](#)

Propunere legislativă pentru completarea Ordonanței Guvernului nr.43/1997 privind regimul drumurilor

[SOS-100 %]

Stimate Doamne și Stimați Domni,

Am analizat propunerea legislativă care vizează instituirea unei contravenții specifice pentru abandonarea nejustificată a lucrărilor de drumuri publice, definită ca oprirea activității pe o perioadă mai mare de 15 zile consecutive, fără notificarea administratorului.

Scopul declarat este creșterea siguranței rutiere și protejarea investițiilor publice, prin sancțiuni ce includ amenzi (între 50.000 și 100.000 lei) și interdicția de a participa la achiziții publice în caz de repetare.

Viziunea cetățenilor

Societatea civilă se așteaptă ca Parlamentul, Guvernul și autoritatea judecătorească să sufere o „resetare națională și rațională” completă, activitatea acestora urmând să fie axată pe soluții sistemice.

Aceasta include debirocratizarea instituțiilor, o structură guvernamentală simplificată, înființarea unui sistem de planificare pe termen lung și depolitizarea instituțiilor de forță (cum ar fi Poliția Rutieră, implicată în aplicarea legii).

Diferența de abordare

Principala distincție conceptuală este că propunerea legislativă oferă o soluție punctuală și reactivă (sanționarea unui comportament neconform), în timp ce societatea își dorește o abordare sistemică și preventivă.

Trebuie trecut la soluționarea cauzelor structurale care duc la abandonul lucrărilor – de la calitatea contractelor și lipsa de transparență, până la ineficiența și politizarea aparatului administrativ (MTI), care ar trebui să fie de-birocratizat și eficientizat.

Analiza comparativă a propunerii legislative privind abandonul lucrărilor rutiere raportată la așteptările cetățenilor

Propunerea legislativă urmărește completarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, care introduce sancțiuni contravenționale pentru abandonarea lucrărilor de infrastructură rutieră.

Analiza este efectuată prin prisma viziunii raționale a cetățenilor, fundamentată pe rațiune, competență și eradicarea politicianismului și a corupției.

Obiectivul și contextul propunerii legislative

Propunerea legislativă are ca obiectiv principal instituirea unui cadru contravențional specific menit să responsabilizeze operatorii economici care abandonează lucrările pe drumurile publice fără a asigura semnalizarea corespunzătoare sau starea de circulație sigură.

Inițiatorii subliniază că legislația actuală nu conține dispoziții exprese de sancționare a acestor fapte, ceea ce a condus la imposibilitatea aplicării unor măsuri eficiente împotriva comportamentelor neconforme ale executanților.

Efectele scontate ale adoptării acestei propuneri sunt multiple și vizează interese publice majore, incluzând creșterea gradului de siguranță rutieră, consolidarea disciplinei contractuale, protejarea investițiilor publice prin asigurarea finalizării lucrărilor și eficientizarea utilizării fondurilor publice destinate infrastructurii rutiere.

Propunerea legislativă introduce o contravenție clară, stabilește cuantumul sancțiunii (amendă de la 50.000 lei la 100.000 lei) și competența organelor de constatare (administratorul drumului public și poliția rutieră), oferind, de asemenea, o bază legală pentru interdicția de participare la contracte publice în caz de repetare a faptei.

Fundamentele viziunii societății civile

Nu mai este de mult un secret faptul că România se confruntă cu un „eșec al tuturor guvernărilor din ultimii 30 de ani”, care au generat corupție, politicianism și delăsare.

Cetățenii au o viziune fundamental sistemică, așteptându-se la un „moment zero” de resetare națională.

Elementele cheie relevante pentru domeniul administrației și infrastructurii includ:

1. Răspunderea conducătorilor

Eliminarea incompetenței și a lipsei de calificare din aparatul guvernamental, pledând pentru o conducere a ministerelor realizată de persoane alese pe criterii de competență și performanță, recunoscute de antreprenorii români.

2. Instituții de forță independente

Depolitizarea instituțiilor de forță (Poliția) pentru a asigura aplicarea legii în mod imparțial și responsabil.

Poziționarea analitică: tensiunea dintre Simptom și Cauză

Analiza de fond relevă o discrepanță majoră de scală între propunerea legislativă și viziunea societății civile.

Propunerea legislativă reprezintă o soluție micro-normativă, un instrument reactiv menit să corecteze un simptom punctual al ineficienței administrative și al lipsei de disciplină contractuală.

Prin sancționarea abandonului, propunerea legislativă recunoaște tacit că fenomenul este endemic și necesită o intervenție urgentă de drept public.

Pe de altă parte, viziunea cetățenilor este orientată spre soluționarea cauzelor sistemice care generează astfel de simptome.

Abandonul lucrărilor, deși imputabil executantului, este adesea rezultatul direct al lipsei de predictibilitate bugetară, al schimbărilor politice sau al incapacității autorității contractante de a-și onora obligațiile de plată – exact fenomenele criticate de cetățeni.

Dacă propunerea legislativă este adoptată fără a fi însoțită de o reformă administrativă amplă (așa cum o cere societatea civilă), ea riscă să devină un alt exemplu de „promisiune teoretică”, ineficientă în aplicare, deoarece sancționează efectul (executantul), ignorând cauza primară (disfuncția administrativă).

Raționalitate aplicată în infrastructură

În mintea cetățenilor există ideea că acțiunile lipsite de baze raționale au generat întotdeauna rezultate iraționale, pledând pentru o abordare strategică de la care să se re-construiască România.

Evaluarea propunerii legislative trebuie să stabilească dacă introducerea unei sancțiuni specifice este o măsură rațională sau doar o reacție politică la o problemă administrativă.

Imperativul planificării strategice și eficienței economice

Cetățeanul consideră că o dezvoltare planificată rațională presupune o predictibilitate care să permită o structurare eficientă a cheltuielilor și o garanție de constanță a investițiilor.

Obiectivul central este acela de a urmări și controla derularea activităților economice strategice.

În contextul unei planificări strategice pe termen lung abandonul lucrărilor ar trebui să devină un incident izolat, nu o problemă de masă.

Abandonul este, în esență, un eșec al predictibilității și al managementului de proiect.

Propunerea legislativă, fiind o măsură reactivă la acest eșec, nu rezolvă cauza fundamentală legată de lipsa de predictibilitate bugetară și de instabilitatea financiară a contractelor publice.

Prin urmare, deși propunerea legislativă oferă un instrument de remediere, ea contrastează cu viziunea societății civile care urmărește prevenția prin planificare riguroasă *ex-ante*.

Responsabilitatea conducerii administrative și executive

Societatea critică direct clasa politică și conducătorii care au trădat poporul și au alimentat exodul populațional prin „nonvalori, corupție, politicianism, sărăcie versus opulență oligarhică”.

Omul simplu, votantul, își dorește o conducere a ministerelor bazată pe competență, selectată de specialiști și antreprenori, nu pe criterii politice, pentru a elimina incompetența.

În domeniul infrastructurii, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI) și administratorii de drumuri sunt autoritățile contractante.

În conformitate cu viziunea cetățenilor, într-o administrație guvernată de „oameni cu experiență” și nu de „oameni cu diplome”, disfuncțiile contractuale majore care duc la abandonul lucrărilor (ex.: erori de proiectare, întârzieri nejustificate la plată, tergiversarea aprobărilor) ar fi eliminate.

Propunerea legislativă sancționează executantul, dar omite să adreseze răspunderea administrativă a autorității contractante pentru eșecul gestionării proiectului.

Dacă abandonul survine din cauza unei delăsări sau ineficiențe a funcționarilor publici, propunerea legislativă sancționează partea privată, ignorând principala cauză a delăsării criticată de cetățeni.

Această unilateralitate a răspunderii este percepută ca fiind irațională din perspectiva unei societăți care cere o „resetare națională” bazată pe responsabilitate la toate nivelurile.

Rolul instituțiilor de forță: Imparțialitate vs. Politizare

Cetățenii pun un accent deosebit pe depolitizarea instituțiilor de forță (Poliția) și pe asigurarea că legea se aplică imparțial, „în aceleași condiții oricărui cetățean, indiferent de statutul acestuia”.

Propunerea legislativă atribuie competența de constatare a contravenției și aplicare a sancțiunilor către personalul împuternicit al administratorului drumului public sau către Poliția Rutieră.

Măsura în sine este rațională, deoarece utilizează structuri existente fără a crea altele noi sau a aloca resurse suplimentare, un deziderat administrativ important.

Cu toate acestea, există o provocare tematică majoră.

Dacă instituțiile menționate rămân politizate sau sub influența politică, așa cum sugerează critica implicită a cetățenilor, sancțiunile drastice prevăzute de propunerea legislativă (amenzi de până la 100.000 RON și interdicția de participare la achiziții publice timp de 2 ani) riscă să devină instrumente de presiune politică sau de reglare de conturi împotriva anumitor operatori economici, în loc să fie aplicate imparțial și exclusiv pe baza rațiunii juridice.

Aplicarea selectivă sau subiectivă ar submina complet principiul AR de a avea instituții active, atente și imparțiale.

Scurtă analiză juridică a propunerii legislative

Propunerea legislativă urmărește introducerea unui nou articol, art. 55¹, în Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, intitulat „Abandonarea lucrărilor pe drumurile publice”.

A. Analiza art. 55¹ – Elemente constitutive și sancțiuni

Propunerea definește contravenția de abandonare a lucrărilor ca fiind întreruperea nejustificată a executării, fără asigurarea măsurilor temporare de siguranță rutieră și semnalizarea corespunzătoare a zonei afectate, sau părăsirea amplasamentului lăsând drumul într-o stare care pune în pericol siguranța circulației.

Elementul definitoriu crucial este faptul că prin abandon se înțelege „oprirea neautorizată a activităților de execuție pentru o perioadă mai mare de 15 zile consecutive, fără justificare tehnică sau legală și fără notificarea administratorului drumului”.

Sancțiunile prevăzute sunt severe:

1. Sancțiunea pecuniară

Amendă de la 50.000 lei la 100.000 lei aplicată operatorului economic executant.

2. Sancțiunea administrativă strategică

În cazul repetării faptei, autoritatea contractantă poate dispune interdicția de a participa la proceduri de achiziție publică privind lucrări de drumuri publice pentru o perioadă de până la 2 ani.

Necesitatea juridică a acestei propuneri legislative este confirmată de expunerea de motive, care arată că legislația rutieră și cea privind executarea lucrărilor publice nu conțineau dispoziții exprese de sancționare contravențională.

Astfel, propunerea legislativă asigură o bază legală suplimentară, de drept public, pentru garantarea siguranței circulației, dincolo de clauzele contractuale standard.

Măsura interdicției de participare la achiziții publice este un instrument strategic de igienizare a pieței, care se aliniază conceptual cu lupta cetățenilor împotriva „non-valorilor” și pentru utilizarea eficientă a fondurilor publice.

B. Riscuri de ambiguitate și inaplicabilitate juridică

Vulnerabilitatea juridică principală a art. 55¹ rezidă în definirea și interpretarea sintagmei „fără justificare tehnică sau legală”.

În contextul proiectelor publice din România, întreruperea lucrărilor poate fi adesea justificată legal de:

- 1. Întârzieri majore și prelungite de plată** din partea autorității contractante.
- 2. Modificări semnificative ale proiectului** sau litigii generate de erori în documentația tehnică furnizată de autoritatea publică.

Dacă autoritatea administrativă (Ministerul Transporturilor sau administratorul drumului) este în culpă pentru blocarea financiară sau administrativă a proiectului, executantul poate invoca o excepție de neexecutare.

Aplicarea sancțiunii contravenționale (amendă și interdicție) în această situație ar fi neconstituțională și abuzivă, fiind susceptibilă de anulare în instanțele de contencios administrativ.

Prin urmare, propunerea legislativă, în forma actuală, riscă să devină inefficientă în practică, deoarece sancționează unilateral executantul chiar și atunci când blocajul este cauzat de incompetența sau delăsarea administrației publice, aspect criticat de societate.

C. Obligația normelor metodologice

Articolul II al propunerii impune Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (MTI) să elaboreze, în termen de 60 de zile de la intrarea în vigoare a legii, norme metodologice pentru constatarea și aplicarea sancțiunilor.

Acesta reprezintă un risc administrativ major.

Dacă MTI, o structură ministerială adesea politizată, așa cum subliniază critica cetățenilor, realizează aceste norme cu „delăsare, dezinteres, nepăsare”, sau le întârzie, efectul legii va fi anihilat.

Normele metodologice sunt vitale pentru a clarifica exact ce constituie „justificare legală” și pentru a stabili proceduri obiective, asigurând astfel o aplicare rațională și echitabilă a sancțiunilor.

Fără norme clare, sancțiunile sunt greu de aplicat și ușor de contestat, transformând propunerea legislativă într-un simplu deziderat teoretic.

Analiza discrepanțelor conceptual-strategice

Discrepanța dintre abordarea pe care o are propunerea legislativă și așteptările cetățenilor rezidă în profunzimea și scopul intervenției.

A. Ineficiența bugetară și protecția investițiilor

Propunerea legislativă urmărește protejarea investițiilor publice și eficientizarea utilizării fondurilor publice prin penalizarea risipei *post-factum*, cauzată de nefinalizarea lucrărilor.

Perspectiva cetățenilor se concentrează pe eliminarea risipei *ex-ante*, prin planificare pe termen lung și asigurarea unui flux financiar constant și predictibil.

Propunerea legislativă este o recunoaștere implicită a faptului că mecanismele actuale de gestionare a contractelor și de finanțare sunt profund defectuoase.

Măsura sancționatorie nu adresează cauzele profunde ale blocajelor:

- lipsa de lichiditate a autorităților,
- schimbările politice care opresc finanțarea sau
- erorile de proiectare generate de incompetența celor care emit temele de proiectare.

În mod rațional ar trebui să existe în primul rând prevenția prin management competent și planificare, nu doar reacția coercitivă la eșec.

B. Deficitul de răspundere bilaterală

Propunerea legislativă impune o răspundere pecuniară și administrativă fermă operatorului privat.

Prin contrast, cetățenii militează pentru responsabilizarea extinsă a celor care conduc, criticând liderii care au „vândut poporul” și au creat sisteme parazitare de funcționari lipsiți de viziune.

O lege cu adevărat „rațională” ar trebui să stabilească o răspundere echilibrată.

Sancționarea executantului care abandonează lucrarea (un act de indisciplină contractuală cu impact asupra siguranței publice) este necesară.

Totuși, rațiunea cere ca aceeași lege să prevadă sau să condiționeze aplicarea sancțiunilor de îndeplinirea culpabilă a obligațiilor de către partenerul public.

Prin neabordarea răspunderii funcționarilor publici și a autorităților contractante, propunerea legislativă perpetuează deficitul de răspundere bilaterală, contrar spiritului societății civile care cere responsabilizarea deplină a conducătorilor.

C. Integrarea măsurii punctuale în perspectiva cetățenilor

Propunerea legislativă poate fi văzută ca un instrument util de mică anvergură, dar eficacitatea sa strategică este limitată, deoarece nu abordează schimbarea sistemică cerută de societatea civilă.

Integrarea propunerii legislative în perspectiva societății civile

Obiectiv Strategic (Macro)	Contribuția propunerii legislative (Micro)	Insuficiența propunerii legislative (Discrepanță)
Resetare națională/ moment zero	Introduce un standard juridic clar de disciplină contractuală.	Nu atacă rădăcinile corupției sau incompetenței administrative care provoacă blocajele.
Planificare rațională	Protejează fondurile alocate prin sancțiuni financiare.	Este o reacție la lipsa de planificare; nu asigură predictibilitate financiară pe termen lung.
Instituții active și imparțiale	Responsabilizează Poliția Rutieră și Administratorul Drumului cu o sarcină concretă de control.	Riscă politizarea aplicării sancțiunilor grele, subminând obiectivul AR de imparțialitate.
Combaterea Non-Valorilor (Oligarhie)	Interdicția la achiziții poate elimina firmele nereserioase și neconforme.	Omite sancționarea <i>non-valorilor</i> din aparatul administrativ public responsabil de contract.

Argumente Pro și Contra

A. Argumente în favoarea Adoptării (Pro)

1. **Juridic și de Siguranță Publică**

Propunerea legislativă acoperă un vid normativ critic în regimul drumurilor, așa cum indică Expunerea de Motive.

Prin instituirea unei contravenții clare, se oferă instituțiilor de forță (Poliția Rutieră) un instrument legal direct, de drept public, pentru intervenția rapidă în scopul restabilirii siguranței circulației, un imperativ rațional al protecției cetățenilor.

2. **Politic (conformitatea cu răspunderea economică)**

Propunerea legislativă este în concordanță cu principiul responsabilizării operatorilor economici și al protejării banului public, fiind un instrument eficient împotriva acelor „non-valori” din mediul privat care își asumă contracte pe care nu le pot duce la bun sfârșit sau pe care le folosesc speculativ.

Sanctiunea administrativă de interdicție la achiziții publice este un mijloc strategic puternic pentru a asigura disciplina pe piața lucrărilor publice.

3. **Administrativ**

Măsura este eficientă din punct de vedere administrativ, deoarece utilizează structurile existente (Poliția Rutieră, administratorii de drum), evitând necesitatea creării unor structuri suplimentare sau alocarea de resurse bugetare noi.

B. Argumente împotriva adoptării (Contra)

1. **Politic (abordare simptomatică)**

Din perspectiva cetățenilor, propunerea adoptă o abordare simptomatică și reactivă.

Aceasta distrage atenția de la necesitatea urgentă a reformelor sistemice (precum depolitizarea ministerelor) care ar preveni astfel de eșecuri.

Propunerea legislativă tratează doar jumătate din problemă, aruncând vina integral pe executant, deși eșecul provine adesea din managementul defectuos al Autorității Contractante.

O astfel de lege nu reflectă pe deplin principiul rațional de a impune instituții responsabile.

2. **Juridic (risc de inaplicabilitate)**

Ambiguitatea termenilor juridici, în special „nejustificat” și „justificare legală”, creează un risc major de litigii în instanțele de contencios administrativ.

Dacă executantul demonstrează că abandonul a fost cauzat de neplata sau de alte disfuncții contractuale imputabile autorității, sancțiunile vor fi anulate.

Acest risc transformă legea într-un act cu aplicabilitate redusă, o „literă moartă”, contrar dezideratului AR de a avea o legislație aplicată rațional.

3. **Administrativ (dependența de MTI)**

Succesul operațional al propunerii legislative depinde critic de calitatea și promptitudinea Normelor Metodologice elaborate de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

Dacă MTI acționează cu „delăsare” sau nu elaborează norme clare și echilibrate, legea va fi blocată administrativ, eșuând în implementare.¹

Recomandarea mea finală și justificare (politică, administrativă, juridică)

Pe baza analizei profunde a discrepanțelor conceptuale și a riscurilor juridice asociate, se formulează următoarea propunere de acțiune:

ADOPTAREA PROPUNERII LEGISLATIVE CONDIȚIONATĂ DE AMENDAMENTE STRUCTURALE

Recomand **ADOPTAREA** propunerii legislative pentru completarea OG 43/1997, deoarece aceasta acoperă un vid normativ esențial pentru siguranța rutieră.

Totuși, adoptarea trebuie să fie însoțită de **amendamente esențiale** care să integreze principiul răspunderii echilibrate și să alinieze măsura coercitivă la viziunea sistemică și rațională a cetățenilor.

A. Justificare Politică

Adoptarea unei legi care protejează siguranța cetățenilor și disciplinează piața privată este o acțiune pozitivă.

Din punct de vedere politic, respingerea acesteia ar fi irațională.

Însă, pentru a menține coerența cu așteptările societății civile, adoptarea trebuie însoțită de un discurs ferm care să sublinieze că propunerea legislativă este doar o mică intervenție normativă necesară din cauza eșecului administrativ cronic al guvernelor anterioare.

Strategia politică a oricărui partid trebuie să sublinieze că soluția reală și durabilă nu este amendarea sporadică a legilor, ci implementarea integrală a „momentului zero” de resetare, care include planificarea rațională și asigurarea unui Guvern condus de profesioniști responsabili.

B. Justificare administrativă

Administrativ, propunerea legislativă este deficitară deoarece impune răspundere doar executantului, ignorând posibila culpă a autorității contractante.

Un act normativ rațional trebuie să stimuleze performanța ambelor părți.

Amendamentele administrative recomandate:

1. Condiționarea normelor metodologice

Articolul II (Normele metodologice MTI) trebuie amendat pentru a impune ca normele să stabilească obligativitatea verificării statutului financiar și administrativ al contractului (inclusiv îndeplinirea obligațiilor de plată de către autoritatea publică) *înainte* de constatarea și aplicarea sancțiunii pentru abandon.

2. Răspunderea funcționarilor

Trebuie introdusă o prevedere care să asigure răspunderea administrativă a funcționarului public sau a personalului administratorului de drum, dacă se demonstrează că procesul-verbal de contravenție a fost emis fără a ține cont de o justificare legală solidă a executantului (de exemplu, neplata prețului convenit).

C. Justificare juridică

Juridic, adoptarea art. 55¹ este justificată deoarece oferă un cadru de drept public necesar pentru intervenția de urgență în cazuri care afectează siguranța publică.

Totuși, riscul de anulare în instanță din cauza ambiguității trebuie eliminat.

Amendamentul juridic recomandat de mine:

Modificarea alin. (2) al art. 55¹ pentru a introduce o **prezumție relativă de justificare legală** în favoarea executantului, în cazul în care acesta demonstrează că oprirea lucrărilor a fost cauzată de neîndeplinirea culpabilă a obligațiilor financiare (neplată confirmată prin documente) sau administrative esențiale de către autoritatea contractantă.

Această clarificare echilibrează răspunderea juridică, asigură aplicarea *rațională* a legii și previne sancționarea victimelor delăsării administrative, aspect esențial pentru viziunea cetățenilor.

PENTRU A VENI ÎN SPRIJINUL INIȚIATORILOR

Iată câteva **puncte de vedere pe care le-aș vedea venind din partea câtorva autorități, instituții, patronate, sindicate, etc. și care vor sta la baza amendamentelor pe care le propun la final.**

Poate că nu sunt toate, dar opinia mea este că sunt valide.

I. Consiliul Legislativ:

A. Observații generale de oportunitate, corelare și tehnică legislativă

1. Suprapuneri/riscuri de dublă reglementare cu OUG nr. 195/2002

Prin Legea nr. 51/2024 au fost întărite obligațiile administratorilor și ale antreprenorilor/executanților privind semnalizarea lucrărilor și au fost introduse contravenții specifice pentru nerespectarea acestor obligații (de exemplu, nesemnalizarea lucrărilor sau neluarea măsurilor post-execuție).

Este necesară o corelare explicită pentru a evita dublarea sau conflictul de calificare între

regimul din OG nr. 43/1997 și cel contravențional rutier din OUG nr. 195/2002, consolidat prin Legea nr. 51/2024.

2. Calitatea legii în materia contravențională

Sintagmele „nejustificat”, „fără justificare tehnică sau legală” sunt excesiv de deschise și pot afecta previzibilitatea normei.

CCR a statuat constant exigențe sporite de claritate și previzibilitate pentru norme ce atrag sancțiuni de natură contravențională (asimilate „acuzației în materie penală”), sub sancțiunea încălcării art. 1 alin. (5) din Constituție (calitatea legii).

3. Integrarea cu OG nr. 2/2001

Propunerea utilizează mecanismul contravențional specific (amendă și competență de constatare).

Este necesară o trimitere expresă la OG nr. 2/2001 pentru toate aspectele nereglementate (prescripții, procedură, agent constatat, individualizarea sancțiunii), în linie cu practica obișnuită și pentru a evita lacune de aplicare.

4. Interdicția de participare la achiziții publice

Măsura propusă la alin. (4) („interdicția de a participa la proceduri de achiziție publică ... până la 2 ani”) intră în zona de excluderi din Legea nr. 98/2016, care reglementează exhaustiv motivele de excludere (obligatorii/facultative), mecanismele de evaluare („self-cleaning”) și registrele/constatările incidente.

Pentru securitatea juridică, această interdicție trebuie corelată cu art. 167 și următoarele din Legea nr. 98/2016, fie prin trimitere explicită, fie prin formulare ca motiv de excludere incident conform acelei legi (nicidecum ca interdicție paralelă).

5. Normele metodologice

Delegarea către MTI în 60 de zile este utilă, dar se impune co-reglementarea cu MAI pentru partea de competență a poliției rutiere, precum și definirea conținutului minim obligatoriu (criterii obiective pentru „justificare tehnică sau legală”, procedura de verificare prealabilă a culpei autorității contractante, algoritmul de individualizare a sancțiunii, corelări cu standardele AND/standardele de semnalizare etc.).

B. Observații de fond asupra textului propus pentru art. 55¹

1. Definiția „abandonului” (perioada de peste 15 zile)

Termenul este rezonabil pentru o contravenție distinctă, dar trebuie ancorat în noțiuni măsurabile și în situații tipizate de justificare, pentru a evita arbitrariul aplicării.

Recomand introducerea unei liste exemplificative (numerus apertus) a justificărilor tehnice/legale (condiții meteo excepționale certificate, cazuri de forță majoră, erori materiale imputabile autorității contractante, întârzieri culpabile la plată, ordine/decizii ale autorităților publice, conflicte de utilități și relocări neasigurate la timp etc.).

2. Răspundere echilibrată în relația public-privat

Norma sancționează executantul pentru abandon, dar nu condiționează aplicarea sancțiunii de verificarea prealabilă a îndeplinirii obligațiilor principale de către autoritatea contractantă (de ex., fluxul de finanțare, ordine de începere, predarea frontului, aprobări la timp).

Pentru a evita sancționarea executantului în situația culpei autorității, se impune o prezumție relativă de justificare în favoarea executantului dacă dovedește cauze imputabile autorității (neplată, nepredare amplasament, blocaje administrative formale).

3. Proportionalitatea sancțiunii

Amenda 50.000–100.000 lei este într-o marjă severă, justificabilă prin obiectivul de siguranță rutieră, dar trebuie corelată cu gravitatea efectivă (lungimea sectorului, tipul drumului, intensitatea traficului, nivelul de protecție/semnalizare temporară asigurată, prejudiciul potențial) – aspect ce trebuie cerut explicit normelor metodologice, pentru a respecta principiul proporționalității în sancționare.

4. Interacțiunea cu regimul rutier

Legea nr. 51/2024 a introdus contravenții directe pentru nesemnalizarea/semnalizarea necorespunzătoare a lucrărilor sau neînălăturarea semnalizării temporare la finalizare, inclusiv pentru „antreprenorul ori executantul lucrărilor”.

Noul art. 55¹ trebuie corelat pentru a delimita clar sfera de „abandon” (inactivitate +

stare de pericol / nerevenire în termen cu notificare) de contravențiile de semnalizare deja existente, evitând cumulul nerezonabil pentru aceeași stare de fapt.

5. Competența organelor

Alin. (5) este conform practicii (administratorul drumului / poliția rutieră).

Normele trebuie să prevadă cooperarea instituțională (constatare, documentare foto/video, proces-verbal comun în cazuri complexe, schimb de date).

C. Observații asupra expunerii de motive

Expunerea surprinde corect un vid practic în sancționarea abandonului ca atare.

Ar fi necesară completarea EM cu:

- O analiză de impact privind corelarea cu contravențiile existente în regimul rutier (inclusiv noile puncte introduse prin Legea nr. 51/2024) și demonstrarea non-dublării sancționatorii.
- Fundamentarea interacțiunii cu Legea nr. 98/2016 privind motivele de excludere, inclusiv mecanismele de remediere (self-cleaning) și proba repetării faptei.
- Trimiteri explicite la OG nr. 2/2001 pentru aspectele procedurale generale.

Concluzie

Aviz CL ar fi favorabil cu observații, condiționat de:

- (i) clarificarea noțiunii de „justificare tehnică sau legală” prin text și norme metodologice (listă exemplificativă + obligația de notificare, termene);
- (ii) reformularea măsurii privind „interdicția de participare” în sensul corelării cu regimul de excludere din Legea nr. 98/2016 (inclusiv self-cleaning);
- (iii) introducerea clauzei de ne-cumul/ne-suprapunere cu contravențiile de semnalizare din OUG nr. 195/2002 (modificată prin Legea nr. 51/2024);
- (iv) stabilirea prin ordin comun MTI-MAI a normelor metodologice cu conținut minim obligatoriu;
- (v) trimitere expresă la OG nr. 2/2001 pentru dispozițiile generale în materie contravențională.

Aceste ajustări aliniază reglementarea la cerințele de claritate și previzibilitate stabilite de CCR, întăresc coerența sistemică între regimurile de drumuri, rutier și achiziții publice și sporesc șansele unei aplicări efective și echitabile în practică.

II. Consiliul Economic și Social

A. Compatibilitate instituțională și juridică

1. Corelări necesare

Propunerea trebuie să fie clar corelată cu regimul contravențional rutier (OUG nr. 195/2002 și modificările ulterioare) și cu OG nr. 2/2001 (regimul contravențiilor) pentru a evita suprapuneri sau duble sancțiuni.

Normele metodologice solicitate în art. II sunt esențiale pentru definirea competențelor, procedurilor de constatare și criteriilor de individualizare a sancțiunii.

2. Achiziții publice

Interdicția de participare la proceduri de achiziție publică în caz de recidivă trebuie armonizată cu Legea nr. 98/2016 (motive de excludere și mecanisme de „self-cleaning”), astfel încât să nu se creeze un regim paralel de excludere care să conducă la incertitudine și contestări juridice.

3. Claritate și previzibilitate

Sintagmele „nejustificat” / „fără justificare tehnică sau legală” sunt generatoare de neclaritate aplicativă.

Jurisprudența constituțională impune exigențe de claritate pentru norme care atrag sancțiuni (cerința previzibilității).

Fără clarificări, legea va genera litigii și va crea costuri procedurale suplimentare.

B. Impact socio-economic

1. Sectorul antreprenorial (în special IMM-urile din construcții)

Amenzi foarte mari (50.000–100.000 lei) și riscul de interdicții la achiziții pot afecta

profund capacitatea de supraviețuire a firmelor mici, ceea ce poate reduce concurența și capacitatea de ofertare la lucrări publice.

Este necesară o scală de individualizare și criterii care să coreleze sancțiunea cu gravitatea faptului și cu dimensiunea economică a operatorului.

2. Ocupare și muncă

Măsuri punitive aplicate fără evaluare strictă pot conduce la pierderi de locuri de muncă (în cazul firmelor mici) sau la subcontractări riscante.

În același timp, reducerea abandonului ar putea diminua accidentele rutiere și consecințele socio-economice ale acestora.

3. Protecția muncii și siguranța rutieră

Sunt necesare susține măsuri care să garanteze că aplicarea noii norme nu slăbește obligațiile privind protecția muncii și semnalizarea corespunzătoare; din contră, norme metodologice trebuie să insiste pe standarde minime de securitate și finanțare pentru semnalizare temporară.

4. Buget public

Aplicarea sancțiunilor poate genera venituri din amenzi, dar costurile de control, de elaborare implementare a normelor și riscul contestațiilor (care implică costuri judiciare) trebuie evaluate.

De asemenea, trebuie estimat impactul potențial asupra ofertei la licitații (posibila scădere a ofertanților, creștere a prețurilor ofertelor).

C. Efecte asupra pieței de achiziții publice și concurenței

1. Măsura de interdicție la achiziții

Dacă nu este calibrată și legată clar de criteriile din Legea nr. 98/2016, poate produce efecte de distorsionare a pieței: eliminarea temporară a unor ofertanți poate reduce concurența și crește costurile pentru autorități.

2. Trebuie prevăzut un **mecanism echitabil** prin care operatorul sancționat să poată demonstra remedierea (măsuri de „self-cleaning”) și să-și recâștige calitatea de a participa la proceduri, în acord cu practica europeană și națională în materie de achiziții.

3.

D. Impact asupra administrației publice (capacitate de aplicare)

1. Normele metodologice trebuie să reglementeze clar:

- a) cooperarea între administratorul drumului și poliția rutieră,
- b) procedura de constatare (proba fotografică/video, termene, obligații de comunicare),
- c) modalitatea de stabilire a răspunderii (când se sancționează executantul și când se investighează culpa autorității contractante).

2. Există riscul implementării întârziate sau superficiale a normelor metodologice, în special în absența unor resurse și competențe tehnice suficiente la nivelul administrației.

E. Recomandări

Avizul ar fi FAVORABIL CONDIȚIONAT, în sensul adoptării propunerii cu următoarele amendamente, completări și măsuri de însoțire:

1. Clarificări definitorii în textul normativ

a) Introducerea unei definiții operative a „justificării tehnice sau legale” în text (alin. (2)) - cu listă exemplificativă, nu limitativă: forță majoră/caz fortuit (cu condiția documentării), condiții meteorologice extreme certificate, blocaje cauzate de neplata facturilor/ordinelor de începere (dovadă documentară), decizii/ordin de suspendare de la autorități publice, erori de proiectare imputabile autorității contractante.

Aceste criterii reduc riscul arbitrarului și litigiilor.

b) Introducerea unei obligații procedurale pentru executant: notificare scrisă în termen (ex. 3 zile lucrătoare) autorității/administratorului drumului, cu documentele justificative, înainte de a se considera fapta ca „abandon”.

2. Mecanism de răspundere echilibrată

a) Condiționarea aplicării sancțiunii pecuniare și administrative de o evaluare procedurală care să verifice dacă întreruperea lucrărilor este imputabilă exclusiv executantului sau derivă din cauze imputabile autorității contractante.

În situația în care executantul probează (documentar) că întreruperea este cauzată de neplata scadentă sau de alte disfuncții imputabile autorității, sancțiunea nu se aplică; în schimb, se instituie proceduri de sancționare administrativă sau disciplinară a responsabililor publici, după caz.

b) Introducerea unui mecanism de remediere (self-cleaning): operatorul care a comis contravenția poate solicita evaluarea măsurilor remediale (finalizarea lucrărilor, plata despăgubirilor, implementarea unor garanții), pentru a evita sancțiunea de interdicție sau a reduce durata acesteia, conform principiilor prevăzute în Legea achizițiilor publice.

3. Ajustarea măsurilor sancționatorii și criteriilor de individualizare

a) Menținerea intervalului de sancțiune pecuniară dar cu obligația ca normele metodologice să prevadă criterii de individualizare (gradul de vinovăție, dimensiunea economică a operatorului, întinderea lucrării, categoria drumului, intensitatea traficului, existența prejudiciului etc.).

Această abordare protejează IMM-urile și asigură proporționalitate.

b) Înlocuirea expresă a formulării „autoritatea contractantă poate dispune interdicția ... până la 2 ani” cu o formulare care leagă aplicarea interdicției de cadrul legal al excluderii din achiziții (Legea nr. 98/2016): interdicția poate fi invocată ca efect al unei proceduri de excludere care respectă garanțiile Legii 98/2016 (inclusiv posibilitatea „self-cleaning”).

4. Norme metodologice clare și resurse

a) Normele metodologice (ordin comun MTI - MAI) trebuie elaborate în termenul propus (60 zile), dar se recomandă stabilirea conținutului minim obligatoriu al acelor norme prin textul legii:

- (1) criterii de constatare;
- (2) procedură de cooperare și documentare;
- (3) obligații de anunțare;
- (4) standarde minime de semnalizare și protecție a lucrărilor;
- (5) procedură de verificare a cauzei întreruperii;
- (6) repere de individualizare a sancțiunii).

b) Atribuirea resurselor necesare (formare, echipamente, registru/portal de notificare și probe) pentru ca administratorii de drum și poliția rutieră să poată aplica legea eficient.

5. Protecție socială și dialog social

a) Consultare obligatorie cu partenerii sociali și cu organizațiile patronale din sectorul construcțiilor la elaborarea normelor metodologice.

Ar fi normal ca în procesul de elaborare să fie întrunit un grup de lucru în care sindicatele și patronatele să aibă reprezentanți, în vederea identificării unor măsuri de sprijin pentru lucrători și pentru firme (ex.: măsuri de compensare salarială, facilități temporare pentru mici antreprenori, programe de reconciliere a disputelor).

b) Măsuri complementare sociale

Pentru lucrările în care există riscuri pentru lucrători (ex. amplasamente nesigurate din cauza abandonului), autoritățile să asigure măsuri temporare de protecție/semnalizare și sprijin pentru muncitorii afectați (inclusiv informare privind drepturile salariale și posibilitățile de mediere).

6. Măsuri tranzitorii și monitorizare

a) Introducerea unei perioade tranzitorii (ex.: aplicabilitate deplină a tuturor dispozițiilor și a interdicției la achiziții după X luni de la publicarea normelor metodologice) pentru a permite firmelor și autorităților să se adapteze.

b) Raport anual de monitorizare: MTI (în colaborare cu ANAP/autoritatea de profil) să raporteze Parlamentului și CES impactul aplicării (număr de sancțiuni, efecte asupra ofertelor la licitații, litigii, incidente rutiere asociate) în vederea unei posibile revizuirii.

7. Protecție împotriva aplicării abuzive

Reglementarea strictă a probei:

- a) proces-verbal standardizat, probe foto/video,
- b) termene de comunicare,
- c) drept de apărare al operatorului în procedura contravențională;
- d) posibilitatea medierii/garanțiilor pentru executanți în vederea remedierii situațiilor înainte de aplicarea măsurii de interdicție la achiziții.

8. Previziune expresă că aplicarea sancțiunii nu exclude răspunderea administrativă/disciplinară a funcționarilor publici care au generat sau tolerat blocaje financiare/administrative.

Concluzie și formulare finală a avizului: FAVORABIL CU OBSERVAȚII ȘI CONDITII.

Motivație succintă

CES ar trebui să recunoască necesitatea unei reglementări care să protejeze siguranța rutieră și patrimoniul public și apreciază intenția inițiatorilor de a umple un vid normativ.

Totuși, adoptarea propunerii în forma actuală ridică riscuri socio-economice și juridice semnificative (impact disproporționat asupra IMM, risc de litigii, aplicare abuzivă, necorelare cu Legea achizițiilor publice și cu normele contravenționale rutiere).

Pentru a transforma instrumentul juridic într-un mecanism eficace și echitabil, este necesară includerea amendamentelor și a măsurilor de însoțire enumerate mai sus (clarificări definitorii, mecanisme de răspundere echilibrată, criterii de individualizare, consultare cu partenerii sociali, resurse pentru aplicare și monitorizare).

Recomandare procedurală finală

În vederea adoptării, CES ar trebuie să recomande includerea în forma legii a:

- a) definițiilor exemplificative privind justificările admise;
- b) obligației de verificare prealabilă a cauzelor întreruperii;
- c) trimiterii expres la dispozițiile și garanțiile din Legea 98/2016 privind excluderea din proceduri de achiziție;
- d) conținutului minim obligatoriu al normelor metodologice care se vor emite prin ordin comun MTI-MAI;
- e) mecanismului de consultare obligatorie a partenerilor sociali la elaborarea normelor metodologice.

III. MINISTERUL AFACERILOR INTERNE

A. Observații de principiu (fond)

1. Necesitatea reglementării

MAI speră că va susține stabilirea unui instrument normativ care să sancționeze abandonul lucrărilor ce pun în pericol siguranța rutieră, deoarece, în practică, existența unor tronsoane abandonate, nesemnalizate sau neprotejate generează pericole imediate pentru participanții la trafic și necesită intervenții administrative și de ordine publică.

2. Proportionalitate și echitate

Sancțiunile propuse (amendă între 50.000 și 100.000 lei și, la recidivă, interdicția de a participa la achiziții publice până la 2 ani) sunt severe.

Aplicarea lor în mod proporțional impune criterii obiective și proceduri clare pentru individualizarea sancțiunii și pentru excluderea aplicării sale când întreruperea lucrărilor este determinată de cauze imputabile autorității contractante (neplată, ordine de suspendare, probleme de predare a amplasamentului etc.).

3. Corelări legislative

Este obligatorie armonizarea cu:

- (1) OUG nr. 195/2002 și dispozițiile actuale privind semnalizarea lucrărilor și sancțiunile rutiere;
- (2) OG nr. 2/2001 privind regimul contravențiilor;
- (3) Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice - în special în privința excluderii din proceduri și a mecanismelor de remediere („self-cleaning”). Interdicția de participare nu poate fi reglementată ca un mecanism paralel fără trimitere clară la Legea 98/2016.

B. Observații operaționale și procedurale (impact pentru MAI - poliția rutieră)

1. Competențe și cooperare instituțională

Propunerea desemnează ca agenți constatatori personalul împuternicit al administratorului drumului și poliția rutieră.

MAI va recomanda clarificarea cooperării operative între aceste două entități, prin proceduri comune standardizate: sesizare, inspecție comună, întocmire proces-verbal comun, fotografii/video, termen de comunicare a elementelor probatorii.

2. Procedura de constatare

Pentru a evita contestarea deciziilor, procesul-verbal de constatare trebuie să conțină obligatoriu:

- a) identificarea amplasamentului (coordonate),
- b) data și ora constatării,
- c) descriere foto/video a stării,
- d) dovada notificării (sau absența acesteia),
- e) probe privind durata întreruperii lucrărilor (note de execuție, ordine de suspendare, corespondență),
- f) înregistrarea eventualelor justificări prezentate de executant.

Normele metodologice trebuie să prevadă modelul-cadru de proces-verbal.

3. Standard minim de probă

MAI va cere stabilirea expresă a probelor minimale care fundamentează constatarea (fotodocumentație, procese-verbale de predare-primire, corespondență electronică/în scris, ordine de lucrări, rapoarte tehnice).

Fără aceste reguli de probă, aplicarea sancțiunii va fi, frecvent, anulată în instanță.

4. Formare și resurse

Aplicarea corectă impune instruirea personalului de poliție rutieră în domeniul constatării lucrărilor de infrastructură, dotarea cu echipamente de înregistrare și un registru central/portal (sau procedură unică) de comunicare între administrator, poliție și autorități.

5. Interdicția de participare la achiziții

MAI va reaminti necesitatea de a nu institui un mecanism de interdicție aplicabil de facto prin simpla decizie administrativă fără a respecta garanțiile procedurale și raportarea la Legea nr. 98/2016; orice măsură de acest tip trebuie corelată cu prevederile privind excluderea și reabilitarea operatorilor economici.

C. Observații de tehnică legislativă

1. Clarificarea termenilor

În textul propus, sintagma „fără justificare tehnică sau legală” este vagă. Se propune introducerea unei liste exemplificative de situații care constituie justificare (nu limitativă): forță majoră/caz fortuit dovedit; condiții meteorologice extreme certificate; ordine de suspendare emise de autoritatea competentă; întârzieri de plată dovedite din partea autorității contractante; intervenții imediate impuse de autorități pentru protecția mediului sau securității. Astfel se mărește previzibilitatea aplicării sancțiunii.

2. Obligația notificării și termenul

Se menține regula notificării administratorului drumului.

Trebuie ca executantul să aibă obligația de a notifica în scris (inclusiv transmis prin mijloace electronice certificate) în termen de 3 zile lucrătoare de la apariția cauzei care determină întreruperea lucrărilor, și de a pune la dispoziție documentele justificative.

Normele metodologice vor stabili forma și modul transmiterii.

3. Presumția relativă și verificarea culpabilității

Pentru a evita sancționarea nedreaptă a executantului, este necesară introducerea unei prezumții relative de justificare în favoarea executantului care demonstrează, prin documente, că întreruperea lucrărilor s-a datorat cauzelor imputabile autorității contractante.

Aceasta nu exclude sancțiunea dacă probele arată culpa executantului.

Procedura de verificare a acestei situații va fi reglementată în normele metodologice.

4. Individualizarea sancțiunii

Amendă și măsuri adiționale trebuie individualizate în raport cu gravitatea faptei, durata întreruperii, suprafața afectată, categoria drumului (drum național/autostradă/urban), intensitatea traficului și dimensiunea economică a operatorului.

Tocmai pentru aceasta normele metodologice trebuie să conțină criterii și grile de individualizare.

5. Eliminarea formulării care, prin aplicare directă, creează un regim paralel de excludere

Alineatul privind „interdicția de a participa la proceduri de achiziție publică” trebuie reformulat astfel încât să prevadă că sancțiunea contravențională poate fi comunicată autorității contractante pentru declanșarea procedurilor prevăzute de Legea achizițiilor publice în materie

de excludere, nu ca o interdicție automată dispusă unilateral.

Trebuie introdusă o trimitere expresă la Legea nr. 98/2016 și la procedurile de evaluare și reabilitare ale operatorului

6. Norme metodologice

MAI va solicita ca legea să prevadă expres că normele metodologice vor fi elaborate prin ordin comun al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și al Ministerului Afacerilor Interne, într-un termen care poate fi totodată prorogat numai pentru motive obiective și argumentate, și că aceste norme vor conține:

- a) procedura de constatare (model proces-verbal),
- b) probe minimale,
- c) regulile de cooperare și schimb de informații între administrator și poliție,
- d) criteriile de individualizare a sancțiunii,
- e) procedura de verificare a justificărilor.

7. Aspecte privind termenul de intrare în vigoare

MAI va recomanda o perioadă tranzitorie între publicare și aplicarea deplină a interdicțiilor (ex.: 60–90 de zile după aprobarea normelor metodologice) pentru a permite instruirea și dotarea structurilor implicate.

D. Impact operativ și propuneri de implementare

1. Resurse umane și logistice

Trebuie asigurată instruire tematică pentru echipele de poliție rutieră și pentru personalul autorizat al administratorilor de drum.

Dotări minime: camere foto/video cu dată/timbru, sisteme de arhivare a probelor, posibil acces la registrele de execuție/contracte pentru verificarea notificărilor și a plăților.

2. Registru/un portal de notificări

Se recomandă instituirea unui mecanism informatic (sau utilizarea platformelor existente) pentru transmiterea și stocarea notificărilor și probelor, accesibil administratorilor, poliției și, la nevoie, organelor de control.

3. Monitorizare și raportare

MAI va propune introducerea unei prevederi care obligă Ministerul Transporturilor și Infrastructurii împreună cu MAI să elaboreze, anual, un raport privind aplicarea dispozițiilor (număr constatări, sancțiuni aplicate, litigii, măsuri corective), raport ce va fi transmis Parlamentului.

Observații finale și recomandare

1. Aviz final: FAVORABIL CU OBSERVAȚII. MAI recomandă adoptarea proiectului de lege cu amendamentele propuse, menite să clarifice definițiile, să protejeze drepturile părților și să asigure aplicabilitatea practică și echitabilă a sancțiunilor.
2. Motivație: măsura este necesară pentru protejarea siguranței rutiere, dar trebuie calibrată astfel încât să nu sancționeze nedrept executanți când întreruperea lucrărilor este determinată de fapte imputabile autorității contractante și astfel încât să se asigure proceduri unitare, transparente și probatorii.
3. Text de lucru: se recomandă includerea, în forma finală a legii, a redacțiilor propuse la secțiunea IV, precum și a trimiterilor explicite la Legea nr. 98/2016 pentru orice măsură care produce efecte asupra participării la proceduri de achiziție publică.

Anexe (propane pentru elaborarea normelor metodologice)

- Model-cadru de proces-verbal de constatare;
- Lista exemplificativă a justificărilor admisibile;
- Grilă de individualizare a sancțiunii;
- Schema cooperării operative între administratorul drumului și poliția rutieră;
- Ghid de instruire pentru personalul constator.

IV. Ministerului Justiției

Observații de constituționalitate și tehnică legislativă

1. Calitatea legii

Termenii utilizați - în special „fără justificare tehnică sau legală” și conceptul de „abandonare” definit printr-un termen limitativ (15 zile) - trebuie precizați pentru a îndeplini exigențele constituționale privind previzibilitatea și claritatea normei.

Lipsa unor definiții și criterii obiective poate atrage riscul de arbitrar și litigii, contrar standardelor stabilite în practica constituțională și a Înaltei Curți.

2. Delimitarea regimurilor sancționatorii

Proiectul trebuie să prevadă expres relația dintre noua contravenție și contravențiile existente în materia semnalizării și asigurării viabilității drumurilor reglementate în OUG nr. 195/2002 și actele normative subsecvente (inclusiv modificările recente).

În lipsa acestei delimitări există pericolul aplicării multiple a sancțiunilor pentru aceeași situație de fapt, ceea ce ridică probleme de legalitate și proporționalitate.

3. Corelarea cu Legea achizițiilor publice

Dispozițiile care privesc „interdicția de a participa la proceduri de achiziție publică” nu pot produce efecte autonome în afara cadrului Legii nr. 98/2016.

Orice măsură de excludere sau interdicție trebuie să respecte procedurile, criteriile și garanțiile prevăzute de această lege, inclusiv posibilitatea reabilitării prin măsuri efectuate de operator (auto-curățare).

Instituirea unei interdicții directe și automate în textul contravențional ar fi neconformă cu regimul unitar al achizițiilor publice.

4. Procedura contravențională și competențele

Proiectul trebuie să reglementeze explicit trimiterea la OG nr. 2/2001 în privința aspectelor procedurale (măsuri provizorii, dreptul la apărare, termene, cale de atac), precum și să prevadă standarde probatorii pentru constatare, pentru a evita anularea frecventă a sancțiunilor în instanță din motive procedurale.

5. Delegarea pentru norme metodologice

Termenul de 60 de zile pentru emiterea normelor metodologice poate fi rezonabil, însă legea trebuie să prevadă conținutul minim obligatoriu al acelor norme (criterii de individualizare a sancțiunii, procedura de constatare, probe minimale, mecanism de cooperare între instituții).

O delegare vagă ar putea contraveni principiului separației puterilor și ar reduce predictibilitatea aplicării normei.

V. Ministerul Finanțelor

A. Observații privind impactul bugetar și conformitatea fiscal-bugetară

1. Fișa financiară și sursa de finanțare

Expunerea de motive trebuie completată cu fișa financiară conform Legii nr. 500/2002 și cu declarațiile cerute de Legea nr. 69/2010 privind încadrarea în strategia fiscal-bugetară, dacă rezultă cheltuieli suplimentare pentru elaborarea normelor, instruirea personalului, dotări (documentare foto-video, platforme de raportare), acțiuni în instanță și cooperare interinstituțională.

2. Cheltuieli probabile

- a) Elaborarea de norme metodologice, materiale de instrucție, sesiuni de formare;
- b) Dotări minime pentru constatare și arhivare probatorie (echipamente foto-video, sisteme digitale de stocare; eventual portal de notificări/raportare);
- c) Costuri de control și inspecții comune administrator-poliție rutieră;
- d) Costuri cu litigii (contestarea proceselor-verbale). Aceste cheltuieli trebuie cuantificate și acoperite prin surse identificate la nivelul ordonatorilor principali (Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Ministerul Afacerilor Interne), cu încadrare în plafoanele aprobate, în contextul țintelor de consolidare fiscală.

3. Venituri din amenzi

Proiectul trebuie să precizeze expres bugetul în care se încasează amenzile (bugetul de stat/bugetul local/venituri ale administratorului drumului), în funcție de agentul constatat. Lipsa acestei precizări îngreunează prognoza veniturilor și execuția bugetară.

4. Regula de conformitate fiscal-bugetară

Orice măsură ce poate conduce la majorarea cheltuielilor bugetare trebuie să fie însoțită de fișa financiară și să respecte regulile din Legea nr. 69/2010 (încadrare în strategia fiscal-

bugetară, fără afectarea țintelor).

B. Impact economic și asupra investițiilor publice

1. Concurență și costul achizițiilor

Măsura privind restrângerea participării la achiziții în caz de repetare a faptei poate reduce numărul ofertanților, cu riscul creșterii prețurilor oferite și al întârzierilor în implementare.

Evitarea unui regim paralel de restrângere este esențială; trebuie folosite exclusiv instrumentele și garanțiile din Legea nr. 98/2016 (motive de excludere, mecanisme de reabilitare).

2. Risc de întârzieri și costuri suplimentare

În lipsa clarificării cauzelor „justificate”, executanții pot întrerupe lucrările din motive imputabile autorităților (neplată, nepredare amplasament), ceea ce ar genera litigii, penalități și costuri suplimentare pentru bugetele proiectelor de investiții.

3. Interacțiune cu regimul rutier

Există deja contravenții pentru nesemnalezarea lucrărilor și obligații explicite pentru administrator/antreprenor în OUG nr. 195/2002, modificată prin Legea nr. 51/2024; suprapunerea fără delimitare poate genera practici de sancționare dublă, contestată în instanță (costuri și venituri incerte din amenzi).

C. Observații de tehnică legislativă cu relevanță financiară

- Claritate și previzibilitate: Termenii „fără justificare tehnică sau legală” trebuie definiți prin enumerare exemplificativă în lege (forță majoră, caz fortuit, ordin de suspendare, întârzieri de plată imputabile autorității contractante, avize/autorizații întârziate, condiții meteorologice extreme certificate). Aceasta reduce litigiile și cheltuielile publice aferente, respectând cerințele Legii nr. 24/2000.
- Norme metodologice: Legea trebuie să prevadă conținut minim obligatoriu al normelor (criterii de individualizare a sancțiunii; procedura de constatare; mijloace de probă; model proces-verbal; cooperarea administrator-poliție rutieră; mecanism de transmitere a cazurilor către autoritățile din achiziții publice), pentru a evita ulterior acte subsecvente cu impact bugetar neprevăzut.
- Trimitere expresă la Legea nr. 98/2016 pentru orice efect privind participarea la achiziții (inclusiv reabilitare). Un regim autonom de interdicție ar crea incertitudine, litigii și costuri bugetare suplimentare.

D. Recomandări privind implementarea bugetară

- Fișa financiară
 - estimarea cheltuielilor (norme, formare, dotări, litigii) și a veniturilor din amenzi, cu scenarii conservative;
 - precizarea surselor de finanțare și încadrarea în strategiile fiscal-bugetare curente.
- Perioadă tranzitorie

Aplicarea deplină după publicarea normelor și finalizarea instruirii, pentru a evita cheltuieli neprevăzute generate de contestări.
- Monitorizare anuală

Raport privind numărul de sancțiuni, gradul de încasare, efecte asupra ofertelor la achiziții și asupra costurilor proiectelor, cu propuneri de ajustare legislativă dacă este cazul.

Concluzie

Aviz ar trebui să fie favorabil cu observații și condiții.

Adoptarea este susținută dacă:

- se clarifică bugetul de încasare a amenzilor;
- se întocmește fișa financiară și se asigură încadrarea în strategia fiscal-bugetară;
- se introduc definiții și justificări exemplificative, reguli de notificare și standarde probatorii;
- se individualizează sancțiunea pe criterii obiective;
- se corelează explicit cu Legea nr. 98/2016 pentru orice efect asupra participării la achiziții;
- se evită suprapunerea cu contravențiile rutiere existente;

- se stabilesc norme metodologice prin ordin comun, cu conținut minim obligatoriu.

Aceste ajustări reduc riscurile bugetare și juridice, cresc calitatea reglementării și protejează execuția investițiilor publice, menținând totodată disciplina fiscal-bugetară.

VI. Ministerului Transporturilor și Infrastructurii

A. Concluzie generală

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI) ar trebui să emită avizul: FAVORABIL CU OBSERVAȚII.

MTI ar trebui să susțină obiectivul proiectului - creșterea siguranței rutiere și responsabilizarea executanților lucrărilor.

Dar probabil va considera necesare clarificări de tehnică legislativă, corelări cu reglementările tehnice și proceduri operaționale precise pentru a asigura aplicabilitatea, echitatea și eficiența normei propuse.

B. Observații de fond

1. Necesitatea reglementării

Existența șantierelor abandonate sau a lucrărilor întrerupte neanunțat creează riscuri reale pentru siguranța circulației și pentru integritatea infrastructurii.

O reglementare specifică este justificată pentru a oferi instrumente de reacție administrației drumurilor și poliției rutiere.

2. Evitarea suprapunerii sancționatorii

Norma propusă trebuie să delimiteze clar sfera de aplicare față de contravențiile existente în OUG nr. 195/2002 și actele normative conexe privind semnalizarea și protecția zonelor de lucru, astfel încât să se evite cumulul sau dubla sancționare pentru aceeași stare de fapt.

3. Relația cu achizițiile publice

Orice consecință referitoare la participarea la proceduri de achiziție trebuie corelată cu Legea nr. 98/2016 și cu mecanismele acesteia (motivații de excludere, proceduri, posibilitatea de reabilitare a operatorilor).

Cel mai probabil MTI va respinge instituirea unui regim paralel și autonom de interdicție în afara cadrului Legii 98/2016.

4. Principiul proporționalității

Cuantumul sancțiunilor trebuie individualizat în raport cu gravitatea faptei, dimensiunea operatorului, categoria drumului și impactul asupra traficului.

Sancțiuni fixe, mari, aplicate uniform pot produce efecte disuasive excesive și pot afecta concurența.

C. Observații de tehnică legislativă

1. Definiții și criterii obiective

Se va recomanda inserarea unei definiții operative a noțiunii „abandonarea lucrărilor” și a sintagmei „justificare tehnică sau legală”.

2. Obligații procedurale și de probă

Introducerea unei obligații pentru executant de a notifica în scris administratorul drumului în termen de 3 zile lucrătoare de la apariția cauzei întreruperii, cu transmiterea documentelor justificative.

Stabilirea, în lege sau în norme metodologice, a modelului-cadru de proces-verbal de constatare, probe minime obligatorii (fotografii/video cu geolocație și dată/ora, copie a notificărilor, înscrisuri contractuale, ordine de suspendare etc.) și a procedurii de constatare comună între administrator și poliția rutieră.

3. Presumție relativă și verificare a cauzei întreruperii

Introducerea unei prezumții relative în favoarea executantului care dovedește că întreruperea s-a datorat cauzelor imputabile autorității contractante; prevederea unui mecanism clar de verificare care să împiedice sancționarea nedreaptă.

4. Individualizarea sancțiunii

Menținerea unui interval de sancționare (ex.: amendă între X și Y lei) dar cu obligația normelor metodologice de a stabili criterii de individualizare (durata întreruperii, extinderea zonei afectate, categoria drumului, intensitatea traficului, măsurile temporare de protecție aplicate, capacitatea economică a operatorului).

5. Corelare cu legislația în domeniul achizițiilor publice

Eliminarea formulării care instituie o interdicție automată de a participa la proceduri de achiziție.

În schimb, prevederea expresă că autoritatea contractantă poate sesiza aplicarea dispozițiilor Legii nr. 98/2016 în vederea evaluării eventualelor măsuri de excludere, respectând procedurile și drepturile operatorului.

6. Norme metodologice - conținut minim obligatoriu (trebuie prevăzut în lege)

- Procedura de constatare și modelul proces-verbal;
- Probe minimale;
- Criterii de individualizare a sancțiunii;
- Procedura de cooperare și schimb de informații între administratorul drumului, poliția rutieră și autoritatea contractantă;
- Mecanismul de transmitere a situațiilor către autoritățile competente în materie de achiziții publice;
- Reguli privind arhivarea probelor și accesul la registrul de notificări.

D. Impact operațional și implementare

1. Cooperare instituțională

MTI va asigura coordonarea tehnică cu CNAIR și administratorii de drumuri pentru implementarea procedurilor comune. Se impune emiterea unui ordin comun MTI-MAI (ministerul afacerilor interne) privind normele metodologice și procedurile de constatare.

2. Resurse și instruire

Necesitatea instruirii personalului administratorilor și echipelor de constatare, dotarea cu echipamente foto/video și sisteme de arhivare a probelor; evaluarea costurilor va fi parte din fișa de impact.

3. Registru/portal de notificări

Recomandarea instituirii unui mecanism informatic centralizat sau interoperabil (portal/registru) pentru transmiterea notificărilor și stocarea probelor, accesibil administratorilor, poliției rutiere și, la cerere, autorităților de control și entităților contractante.

4. Perioadă tranzitorie și monitorizare

Propunerea unei perioade tranzitorii (de ex. 60-90 de zile de la aprobarea normelor metodologice) pentru aplicarea completă a sancțiunilor care au efecte administrative asupra participării la achiziții; monitorizare anuală a aplicării dispozițiilor și raport comun MTI-MAI privind efectele practice.

Concluzii și recomandări finale

MTI ar trebui să recomande adoptarea proiectului cu amendamentele propuse, astfel încât:

- (i) definițiile și criteriile să fie clare și măsurabile;
- (ii) normele metodologice să conțină elementele minime obligatorii și să fie adoptate prin ordin comun MTI-MAI;
- (iii) să se prevadă cooperarea instituțională, procedura de constatare și probele minimale;
- (iv) să se stabilească un mecanism de verificare a cauzelor întreruperii și o grilă de individualizare a sancțiunii;
- (v) orice efect privind participarea la proceduri de achiziție să fie realizat prin aplicarea reglementărilor Legii nr. 98/2016.

Implementarea eficientă impune alocarea resurselor necesare pentru instruire, dotare și dezvoltarea unui mecanism informatic de notificare/înregistrare a situațiilor.

VII. CNAIR și/sau administratori de drumuri

A. Poziție generală

1. CNAIR și administratorii de drumuri trebuie să susțină obiectivul proiectului

Creșterea siguranței rutiere și a disciplinei contractuale prin sancționarea întreruperilor neautorizate ale lucrărilor care pun în pericol circulația ori afectează integritatea infrastructurii.

2. Pentru aplicabilitate practică și pentru a evita conflicte cu regimul rutier existent, textul necesită clarificări de fond, procedurale și tehnice, precum și corelări cu legislația achizițiilor publice.

3. **Argument-cheie**

Regimul rutier reglementează deja obligații și contravenții privind semnalizarea și protecția zonelor de lucru.

Noua contravenție trebuie să se concentreze pe „abandon” ca stare distinctă (inactivitate nejustificată + lipsă notificare + pericol), fără a dubla sancțiuni pentru semnalizare.

În plus, orice efect asupra participării la achiziții se realizează numai prin Legea nr. 98/2016, cu garanțiile aferente.

B. Observații de fond

1. **Delimitarea sferei contravenției**

Se impune definirea riguroasă a „abandonării” distinct de contravențiile privind semnalizarea din OUG nr. 195/2002 (modificată prin Legea nr. 51/2024), pentru a evita suprapunerea sancționatorie și litigii repetitive.

2. **Clarificarea „justificării tehnice sau legale”**

Sintagma este prea deschisă.

Trebuie exemplificate situațiile tipice: forță majoră/caz fortuit, condiții meteorologice extreme certificate, ordin de suspendare al autorității competente, întârzieri de plată imputabile autorității contractante, nepredarea amplasamentului, blocaje administrative imputabile autorităților.

3. **Răspundere echilibrată**

Sancționarea executantului trebuie condiționată de verificarea prealabilă a culpei autorității contractante.

Administratorii constată și documentează faptele, însă culpa pentru întreruperi poate aparține autorității contractante (plăți, avize, predarea frontului).

O prezumție relativă în favoarea executantului care produce documente justificative este necesară pentru echitate.

4. **Proportionalitatea sancțiunii**

Amenda 50.000–100.000 lei trebuie individualizată în funcție de durata întreruperii, categoria drumului, intensitatea traficului, întinderea zonei afectate, măsurile temporare de siguranță menținute, capacitatea economică a operatorului.

Lipsa criteriilor crește riscul anulărilor în instanță.

5. **Relația cu achizițiile publice**

Măsura privind participarea la achiziții trebuie formulată ca trimitere la Legea nr. 98/2016 (motive de excludere și mecanisme de reabilitare), nu ca interdicție autonomă instituită în regimul contravențional al drumurilor.

6. **Fundament tehnic**

Normele metodologice trebuie să fie corelate cu reglementările tehnice aplicabile (instrucțiuni/normative AND privind marcajele și semnalizarea temporară) pentru a menține coerența standardelor tehnice în zona lucrărilor pe drumuri.

C. Observații procedurale și operaționale

1. **Cooperare instituțională**

Este necesară o procedură comună administrator–poliție rutieră pentru sesizare, verificare și constatare, cu proces-verbal tipizat și probatoriu minim obligatoriu (foto/video cu geolocație și dată/ora, documente contractuale, notificări, ordine de suspendare).

2. **Registru/portal de notificări**

Pentru trasabilitate, se recomandă un registru electronic unic (sau interoperabil) de notificări și probe, accesibil administratorilor, poliției rutiere și autorităților contractante.

3. **Măsuri provizorii**

Pe durata întreruperii, executantul trebuie să mențină semnalizarea și protecția perimetrului; în caz de omisiune, administratorul trebuie să poată dispune măsuri imediate

pentru siguranță, cu recuperarea cheltuielilor de la persoana responsabilă.

4. Resurse și instruire

Aplicarea eficientă presupune dotări (echipamente foto/video, arhivare electronică) și formare pentru personalul administratorilor.

VIII. Patronatele din construcții și lucrări publice

A. Poziție generală

- Patronatele ar trebui să susțină obiectivul public al proiectului, respectiv creșterea siguranței rutiere și protejarea participanților la trafic, inclusiv prin descurajarea întreruperii nejustificate a lucrărilor de drumuri.
- În același timp, în forma actuală, textul riscă să producă efecte economice negative majore asupra pieței lucrărilor publice, în special asupra întreprinderilor mici și mijlocii, și să genereze litigii costisitoare, din cauza unor formulări vagi și a lipsei de corelări explicite cu cadrul existent în materie rutieră și achiziții publice.

B. Observații de fond

1. Claritate și previzibilitate

Sintagma „fără justificare tehnică sau legală” este prea generală. Legea trebuie să exemplifice justificările admisibile (forță majoră/caz fortuit, condiții meteorologice extreme certificate, ordin de suspendare al autorității, întârzieri de plată imputabile autorității contractante, nepredarea amplasamentului, blocaje administrative imputabile autorităților), pentru a respecta cerințele de calitate a legii și a reduce arbitrariul.

2. Evitarea dublei sancționări

Regimul rutier conține deja contravenții pentru nesemnalezarea/ neînltaturarea semnalezării lucrărilor, inclusiv în sarcina antreprenorului/executantului.

Noua contravenție trebuie delimitată clar pentru a nu sancționa de două ori aceeași situație de fapt.

3. Proportionalitate

Amenzile propuse (50.000–100.000 lei) sunt foarte ridicate pentru IMM-uri; individualizarea sancțiunii trebuie să țină cont de gravitate, durata întreruperii, categoria drumului, întinderea lucrării, intensitatea traficului și măsurile temporare de siguranță asigurate.

4. Răspundere echitabilă

Aplicarea sancțiunii trebuie condiționată de verificarea prealabilă a comportamentului autorității contractante (plăți, ordine administrative, predarea amplasamentului, avize).

Nu se poate sancționa executantul pentru întreruperi determinate de cauze imputabile autorității.

5. Achiziții publice

Orice efect privind participarea la proceduri trebuie să se realizeze exclusiv prin mecanismele Legii nr. 98/2016 (motive de excludere și „auto-curățare”), nu printr-o interdicție autonomă introdusă în regimul contravențional.

C. Efecte economice și de piață

1. Concurență redusă și prețuri mai mari

Un regim sancționator neclar și o interdicție de participare aplicată în afara cadrului achizițiilor publice descurajează participarea ofertanților, în special a IMM-urilor, cu efect previzibil de creștere a prețurilor și de scădere a numărului de oferte conforme.

2. Costuri de conformare

Implementarea obligațiilor de notificare, probatoriu standardizat, menținerea semnalezării și a măsurilor temporare de securitate presupun costuri semnificative care trebuie recunoscute contractual (prin chei și articole bugetare dedicate în contracte).

3. Litigiozitate

Lipsa criteriilor și a procedurilor clare va crește semnificativ numărul contestațiilor în instanță, afectând termenele proiectelor și cash-flow-ul operatorilor economici.

D. Recomandări contractuale și de implementare

1. Ajustări ale documentațiilor de achiziție

Introducerea unei clauze de „întreținere a siguranței circulației” cu articole bugetare

dedicate pentru semnalizare temporară, pază, asigurări și proceduri de notificare.

2. Calendar de plăți și ordine administrative

Pentru a evita întreruperile imputabile autorității, documentațiile și contractele trebuie să conțină termene ferme de plată, de predare a amplasamentului și de emitere a ordinelor de începere/suspendare/relansare a lucrărilor.

3. Platformă de notificare și probatoriu

Stabilirea unui sistem informatic comun (sau a unei proceduri unitare) pentru notificări, încărcare de documente justificative și probatoriu foto/video, cu acces pentru administrator, poliție rutieră și autoritatea contractantă.

Concluzie

Patronatele ar trebui să susțină adoptarea unei reglementări care să descurajeze întreruperile nejustificate ale lucrărilor, cu condiția introducerii amendamentelor propuse:

- a. clarificări definitorii,
- b. verificarea culpei autorității contractante,
- c. criterii de individualizare a sancțiunii,
- d. delimitare față de contravențiile rutiere deja existente și corelare strictă cu mecanismele din Legea nr. 98/2016 pentru orice efect privind participarea la achiziții.

În absența acestor corecții există un risc major de distorsiuni de piață, litigii și creștere a costurilor proiectelor publice, cu impact negativ asupra concurenței și asupra executării investițiilor.

IX. Sindicatele din construcții și lucrări publice

A. Poziție generală

1. **Sindicatele ar trebui să susțină obiectivul proiectului**

Creșterea siguranței rutiere și eliminarea situațiilor în care șantierele părăsite creează pericole grave pentru lucrători și pentru participanții la trafic.

Obligațiile de prevenire, instruire și raportare privind sănătatea și securitatea în muncă prevăzute de Legea nr. 319/2006 trebuie consolidate prin proceduri clare în zonele de lucru pe drumuri publice.

2. În forma actuală, unele prevederi sunt insuficient definite și pot genera aplicări arbitrare, cu efecte negative asupra stabilității locurilor de muncă și asupra veniturilor salariaților, în special în întreprinderile mici și mijlocii.

B. Observații de fond

1. **Claritate și previzibilitate:**

Sintagma „fără justificare tehnică sau legală” trebuie completată cu exemple concrete (forță majoră/caz fortuit, condiții meteo extreme certificate, ordine de suspendare, neplata la termen sau nepredarea amplasamentului de către autoritatea contractantă).

Exigențele de calitate a reglementării impun claritate și fundamentare adecvată.

2. **Delimitare față de contravențiile rutiere existente**

OUG nr. 195/2002 (modificată prin Legea nr. 51/2024) sancționează deja nesemnălizarea necorespunzătoare a lucrărilor.

Noua contravenție trebuie să evite dublarea sancțiunilor pentru aceeași stare de fapt.

3. **Proportionalitate și protecția locurilor de muncă:**

Amenzile de 50.000–100.000 lei, aplicate fără criterii de individualizare, pot destabiliza întreprinderile mici și pot conduce la concedieri. Este necesară o grilă de individualizare (durată, gravitate, categoria drumului, intensitatea traficului, măsurile temporare de protecție asigurate).

4. **Răspundere echilibrată**

Înainte de sancționare trebuie verificată culpa autorității contractante. Lucrătorii nu pot suporta consecințele întreruperilor generate de neplată, lipsa avizelor sau nepredarea amplasamentului.

5. **Achiziții publice**

Orice efect de excludere de la proceduri trebuie aplicat exclusiv în condițiile Legii nr. 98/2016, cu respectarea dreptului operatorului la reabilitare și a garanțiilor procedurale, pentru a preveni efectele colaterale asupra ocupării.

C. Efecte asupra sănătății și securității în muncă

Orice întrerupere necontrolată sporește riscurile de accident, iar semnalizarea deficitară pune în pericol lucrătorii și publicul. Normele metodologice trebuie să includă:

1. obligații detaliate de semnalizare și protecție a perimetrului de lucru, în acord cu regimul rutier actualizat;
2. reguli concrete privind instruirea, raportarea evenimentelor și documentarea măsurilor de prevenire, în linie cu Legea nr. 319/2006 și normele sale;
3. dotarea și folosirea echipamentelor individuale de protecție adecvate riscurilor (căști, veste cu vizibilitate ridicată, protecție auditivă, ochelari etc.), potrivit reglementărilor privind echipamentele individuale de protecție.

D. Măsuri sociale și de protecție a salariaților

1. Clauze contractuale obligatorii privind protecția muncii

- a) Bugete dedicate semnalizării temporare, echipamentelor de protecție și instruirii;
- b) Planuri de securitate adaptate lucrărilor în drumuri publice, cu obligativitatea actualizării lor la fiecare întrerupere sau reluare a lucrărilor.

2. Mecanism de menținere a veniturilor în caz de întreruperi neimputabile lucrătorilor

Prevederi clare pentru plata la timp a salariilor, pentru programarea muncii și pentru compensarea întreruperilor impuse de autorități.

3. Dialog social instituționalizat

Includerea sindicatelor în grupul de lucru pentru normele metodologice; rapoarte anuale privind siguranța pe șantierele rutiere, accidente, sancțiuni și efectele asupra ocupării.

Concluzie

Sindicatelor ar trebui să sprijine activ adoptarea unei reglementări care să descurajeze întreruperile nejustificate ale lucrărilor și să întărească siguranța pe șantiere și în trafic.

Adoptarea proiectului este oportună cu condiția introducerii amendamentelor propuse: clarificări definitorii, verificarea culpei autorității contractante, criterii de individualizare a sancțiunii, delimitare de contravențiile rutiere existente, corelare strictă cu Legea nr. 98/2016 pentru orice efect privind participarea la achiziții și implicarea obligatorie a partenerilor sociali la elaborarea normelor metodologice.

Aceste ajustări protejează sănătatea și securitatea în muncă, respectă cerințele de calitate a legii și reduc riscul pierderii locurilor de muncă prin sancțiuni aplicate neechilibrat.

PROPUNERI DE MODIFICARE

Ordonanța Guvernului nr. 43/1997		
Textul integral al articolului astfel cum există acesta în forma inițiatorului	Textul integral al articolului care conține amendamentele propuse marcate cu bold	Motivarea și argumentarea amendamentelor
1	2	3
ARTICOLUL I Ari. 55¹ -Abandonarea lucrărilor pe drumurile publice (1) Constituie contravenție abandonarea lucrărilor de reparații, modernizare, întreținere sau construcție a drumurilor publice, în cazul în care executantul: a) întrerupe nejustificat executarea lucrărilor, fără a asigura măsuri temporare de siguranță rutieră și fără a semnaliza corespunzător zona afectată; b) părăsește amplasamentul lucrării, lăsând drumul într-o stare care pune în pericol siguranța circulației sau integritatea infrastructurii (2) Prin abandon al lucrărilor, în sensul alin. (1), se înțelege oprirea neautorizată a activităților de execuție pentru o perioadă mai mare de 15 zile consecutive, fără justificare tehnică sau legală și fără notificarea administratorului drumului. (3) Contravenția prevăzută la alin. (1) se sancționează cu amendă de la 50.000 lei la 100.000 lei, aplicată operatorului economic executant al lucrării. (4) În cazul repetării faptei, autoritatea contractantă poate dispune, pe lângă aplicarea sancțiunii	Art. 55¹ - Abandonarea lucrărilor pe drumurile publice (1) Constituie contravenție abandonarea lucrărilor de reparații, modernizare, întreținere sau construcție a drumurilor publice, când executantul: a) întrerupe nejustificat executarea lucrărilor și nu asigură măsuri temporare de siguranță rutieră și nu semnalizează corespunzător zona afectată; sau b) părăsește amplasamentul lucrării, lăsând drumul într-o stare care pune în pericol siguranța circulației sau integritatea infrastructurii. (2) Prin „abandonarea lucrărilor”, în sensul alin. (1), se înțelege oprirea neautorizată a activităților de execuție pentru o perioadă continuă mai mare de 15 zile, fără notificarea prealabilă a administratorului drumului și în absența unei justificări tehnice sau legale dovedite prin documente. Constituie, cu titlu exemplificativ, justificări acceptabile: forță majoră dovedită, condiții meteorologice extreme certificate, ordin de suspendare emis de autoritatea competentă, întârzieri de plată imputabile în mod probatoriu autorității contractante, nepredarea	- Clarifică definiția și justificările admisibile pentru a elimina ambiguitatea („fără justificare tehnică sau legală”), respectând exigențele Legii 24/2000 privind tehnica legislativă. - Prevede procedură prealabilă de verificare a cauzei întreruperii pentru a proteja executantul când blocajul este imputabil autorității contractante (echilibru răspundere). - Evită crearea unui regim autonom/paralel de excludere la achiziții, trimițând la Legea 98/2016 (coerență legală). - Impune probe minimale și proces-verbal standardizat pentru a reduce riscul anulării în instanță și a spori aplicabilitatea. - Introduce criterii de individualizare pentru proporționalitate.

contravenționale, interdicția de a participa la proceduri de achiziție publică privind lucrări de drumuri publice pentru o perioadă de până la 2 ani, în condițiile legii. (5) Constatarea contravenției și aplicarea sancțiunilor se fac de către personalul împuternicit al administratorului drumului public sau de către poliția rutieră, în funcție de competențele legale. (6) Prevederile prezentului articol se aplică fără a aduce atingere răspunderii civile sau penale, după ca	amplasamentului din cauze imputabile autorității contractante, sau alte cauze de natură similară, prevăzute expres în normele metodologice. (3) Procedura prealabilă. Înainte de aplicarea sancțiunii contravenționale, agentul constator are obligația de a verifica, prin consultarea documentelor puse la dispoziție de părți și a registrului/portalului de notificări, dacă întreruperea este justificată sau rezultă din cauze imputabile autorității contractante. (4) Contravenția prevăzută la alin. (1) se sancționează cu amendă aplicată operatorului economic executant, în cuantum de la 50.000 lei la 100.000 lei, care se individualizează în funcție de criteriile prevăzute la alin. (5). (5) Individualizarea sancțiunii. Pentru individualizarea amenzii se au în vedere: durata întreruperii, suprafața/linia afectată, categoria drumului, intensitatea traficului, existența și calitatea măsurilor temporare de siguranță și semnalizare asigurate de executant, prejudiciul estimat, precum și dimensiunea economică a operatorului. Criteriile de determinare a cuantumului amenzii și grila orientativă de sancționare se stabilesc în normele metodologice prevăzute la art. II. (6) Efecte administrative asupra participării la achiziții. Aplicarea sancțiunilor contravenționale nu produce automat interdicția de a participa la proceduri de achiziție publică. În caz de recidivă, autoritatea contractantă poate transmite către autoritatea competentă în materie de achiziții publice rezultatele constatărilor, pentru declanșarea procedurilor prevăzute de Legea nr. 98/2016 privind excluderea din proceduri, cu respectarea garanțiilor și mecanismelor de reabilitare prevăzute de aceasta lege. (7) Constatarea contravenției și aplicarea	
--	---	--

	sanctiunilor se fac de către personalul împuternicit al administratorului drumului public și/sau poliția rutieră, conform procedurii prevăzute de normele metodologice; constatarea se consemnează într-un proces-verbal standardizat care va cuprinde probe minimale (fotografii/video geolocalizate, notificări, înscrisuri contractuale, ordine de suspendare etc.). (8) Dispozițiile prezentului articol se aplică fără a aduce atingere răspunderii civile sau penale, după caz.	
ARTICOLUL II În termen de 60 de zile de la intrarea în vigoare, MTI va elabora norme metodologice pentru constatarea și aplicarea sancțiunilor prevăzute la art. 55¹.	Art. II (modificat) (1) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în colaborare cu Ministerul Afacerilor Interne și cu autoritățile administrației publice interesate (CNAIR, autorități locale), va elabora, în termen de 60 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei legi, norme metodologice pentru aplicarea art. 55¹. (2) Conținut minim obligatoriu al normelor metodologice: a) definiții și lista justificărilor exemplificative; b) model-cadru de notificare și termenul de transmitere (3 zile lucrătoare); c) procedura de constatare comună administrator-poliție (etape, responsabilități); d) modelul-cadru de proces-verbal și probele minimale obligatorii (fotografii/video geolocalizate, copii ale notificărilor, înscrisuri contractuale, ordine de suspendare); e) grila de individualizare a sancțiunii; f) mecanismul de verificare a cauzelor întreruperii și procedura de suspendare a aplicării sancțiunii până la soluționare; g) condiții și proceduri pentru transmiterea cazurilor relevante către autoritățile competente în materie de achiziții publice (ANAP/autoritatea contractantă) și pentru evaluarea recidivei în vederea eventualei aplicări a măsurilor prevăzute de Legea nr. 98/2016;	- Asigură conținutul minim pentru a preveni întârzieri, ambiguități și lacune administrative. - Impune consultarea partenerilor sociali și includerea în text a responsabilităților interinstituționale (MTI–MAI–CNAIR), reducând riscul de „delăsare” în emiterea normelor. - Prevede măsuri practice pentru probatoriu și arhivare; stabilește garanții procedurale și mecanism de transmitere către autoritățile de achiziții.

	h) proceduri privind arhivarea electronică a probelor și accesul la registrul/portalul de notificări; i) obligația consultării reprezentanților partenerilor sociali (sindicate, patronate) și a asociațiilor profesionale înainte de adoptarea versiunii finale a normelor. (3) Normele metodologice se aprobă prin ordin comun al ministrului transporturilor și infrastructurii și al ministrului afacerilor interne. (4) Termenul de 60 de zile poate fi prelungit o singură dată cu maximum 30 de zile, numai prin ordin motivat comun al celor doi miniștri, cu comunicare către Parlament.	
--	---	--

MODIFICĂRI PROPUSE PENTRU ALTE ACTE NORMATIVE

Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 (regimul contravențiilor) - corelări procedurale necesare

Text existent (relevant)	Text propus (amendamente marcate cu bold)	Motivare
Regimul contravențiilor reglementează procedura contravențională, competențele agenților constatați, drepturile contravenientului etc.	Propunere de completare: La art. X (introducere trimitere procedurală pentru art. 551 OG 43/1997): „Pentru aplicarea dispozițiilor art. 551 din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, procedura contravențională se desfășoară cu respectarea prevederilor OG nr. 2/2001 privind dreptul la apărare, comunicarea procesului-verbal, termene pentru contestare și administrarea probelor; instanța poate verifica din oficiu prescripția executării sancțiunii conform jurisprudenței și textelor aplicabile. În aplicarea art. 551, agentul constator va întocmi proces-verbalul standardizat prevăzut de normele metodologice, iar contravenientul beneficiază de toate căile de atac prevăzute de OG nr. 2/2001.”	- Asigură că dispozițiile noului art. 551 nu derogă de la garanțiile procedurale generale; consolidează dreptul la apărare și accesul la instanță; prevenire anulărilor pentru motive procedurale.

Legea nr. 98/2016 (achiziții publice) - trimitere procedurală (nu modifică Legea 98/2016 în esență, dar asigură legătura operațională)

Text inițial	Text propus (amendament de clarificare sau trimitere)	Motivare
Reglementează motivele de excludere și mecanisme de reabilitare	Propunere de completare la art. X (dispoziție de aplicare comună): „Aplicarea măsurilor administrative sau a procedurilor de evaluare în vederea excluderii unui operator economic din proceduri de achiziție publică pentru fapte constatate în temeiul art. 551 din OG nr. 43/1997 se va face numai în condițiile și cu respectarea procedurilor, criteriilor și a garanțiilor prevăzute de prezenta lege, inclusiv posibilitatea de demonstrare a măsurilor de remediere («auto-curățare»). Transmiterea de către autoritatea contractantă a rezultatelor constatărilor contravenționale către autoritățile de achiziții se va realiza în conformitate cu normele metodologice prevăzute de art. II din Legea privind completarea OG nr. 43/1997.”	- Evită instituirea de facto a unei interdicții autonome; asigură că orice efect asupra participării la achiziții respectă Legea 98/2016 și mecanismele de „auto-curățare”.

Legea nr. 203/2018 (încasarea amenzilor) - destinația veniturilor și mecanism de încasare

Text inițial	Text propus (amendament)	Motivare
Prevede cont unic pentru încasarea amenzilor și reguli de evidență	Propunere de completare (prin trimitere în art. 551 OG 43/1997): „Sumele reprezentând amenzi aplicate în temeiul art. 551 din OG nr. 43/1997 se fac venit la contul unic prevăzut de Legea nr. 203/2018 și se repartizează după cum urmează: procentul X% se virează către bugetul ordonatorului (administratorul drumului) pentru acoperirea costurilor de remediere/semnalizare și păstrare probe, restul intră la bugetul local/central conform regulilor generale de repartizare. Procedura de plata și decontare se realizează prin sistemul informatic național pentru titluri de creanță electronic.”	- Asigură claritate privind încasarea și destinația sumelor, eliminând ambiguitatea bugetară semnalată de Ministerul Finanțelor; permite recuperarea costurilor suportate de administratori.

Lista de modificări colaterale / acte normative pentru verificare și adaptare

- OUG nr. 195/2002 (Codul rutier) - inserarea unei trimitere clare în norme/metodologie pentru a evita suprapunerea sancțiunilor privind semnalizarea lucrărilor; normele metodologice vor stabili criteriile de delimitare între contravențiile reglementate de codul rutier și contravenția „abandon”. (Tabel separat, dacă se decide modificarea textului OUG 195/2002).
- Normele metodologice/ordin comun MTI-MAI - conținut minimal obligatoriu și obligația consultării partenerilor sociali; model proces-verbal; registru/portal de notificări; grilă de individualizare.
- Instrucțiuni tehnice/standardele AND privind semnalizarea - trimitere în normele metodologice pentru concordanță tehnică.

Concluzii și justificare unitară (sumar)

- Amendamentele propuse elimină ambiguitățile principale semnalate (definiție, „justificare tehnică sau legală”), introduc garanții procedurale (prealabile verificări, probe minimale, proces-verbal standardizat), asigură răspundere echilibrată (prezumție relativă în favoarea executantului când cauza întreruperii rezultă din culpa autorității), protejează drepturile procedurale (trimitere la OG 2/2001), evită crearea unui mecanism paralel de excludere la achiziții (trimitere expresă la Legea 98/2016) și clarifică aspectele financiare (destinația veniturilor, încasare prin sistemul prevăzut de Legea 203/2018). În plus, introducerea conținutului minim obligatoriu al normelor metodologice în textul legii și obligația consultării partenerilor sociali reduc riscul întârzierii și al livrării unei implementări neclare.

Verificare redundanțe

- Nu se suprapun sancțiunile cu OUG 195/2002: normele metodologice vor stabili criterii de delimitare; textul legii prevede expres că nu se suprapun contravențiile reglementate de legislația rutieră.
- Nu se instituie interdicție automată la achiziții: orice efect este transmis către Legea 98/2016 pentru proceduri de excludere conform cadrului de achiziții.
- Procedura contravențională rămâne în cadrul OG 2/2001, cu prevederi specifice aplicabile art. 551 și probe minimale stabilite.

Pași următori operaționali (implementare)

- Emiterea imediată a unei versiuni finale a art. 551 și a art. II cu textele propuse pentru includere în proiect; transmiterea spre avizare interministerială (MAI, MJ, MF, MTI, CNAIR, ANAP) și consultare sindicală/patronală; elaborarea normelor metodologice prin ordin comun MTI-MAI în termenul stabilit (60 zile + posibilă prelungire justificată de 30 zile); crearea registrului/portalului electronic de notificări și stabilirea procedurii de arhivare a probelor; actualizarea documentațiilor de achiziție

și clauzelor contractuale pentru a include obligații clare de notificare și bugete pentru semnalizare temporară.

Observație finală

- Am redactat amendamentele pentru OG nr. 43/1997 și propunerile de corelare cu OG 2/2001, Legea 98/2016 și Legea 203/2018. Dacă doriți, pregătesc imediat tabele separate și propuneri de text concrete pentru modificarea OUG nr. 195/2002 (delimitare sancțiuni) și pentru un model-cadru al normelor metodologice (annexă tehnico-procedurală) - le voi include direct în același format tabelar cerut.

Propunere pentru textul de adoptat

Parlamentul României adoptă prezenta lege.

Articolul I – 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, după articolul 55 se introduc patru articole noi, articolele 55¹ - 55⁴, având următorul cuprins: „Art. 55¹ – Abandonarea lucrărilor pe drumurile publice

(1) *Constituie contravenție abandonarea lucrărilor de reparații, modernizare, întreținere sau construcție a drumurilor publice, atunci când executantul:*

- a) întrerupe nejustificat executarea lucrărilor și nu asigură măsuri temporare de siguranță rutieră și nu semnalizează corespunzător zona afectată; sau*
- b) părăsește amplasamentul lucrării, lăsând drumul într-o stare care pune în pericol siguranța circulației sau integritatea infrastructurii.*

(2) *În sensul prezentului articol, prin „abandonarea lucrărilor” se înțelege întreruperea neautorizată a activităților de execuție pentru o perioadă continuă mai mare de 15 zile, fără notificarea prealabilă a administratorului drumului și în absența unei justificări tehnice sau legale dovedite prin documente. Constituie, cu titlu exemplificativ, justificări acceptabile: forță majoră sau caz fortuit; condiții meteorologice extreme certificate; ordin de suspendare emis de autoritatea competentă; întârzieri de plată imputabile autorității contractante; nepredarea amplasamentului; blocaje administrative imputabile autorității contractante; ori alte cauze similare prevăzute în normele metodologice.*

(3) *Executantul are obligația de a notifica în scris administratorul drumului în termen de 3 zile lucrătoare de la apariția cauzei de întrerupere, anexând documentele justificative. Forma, conținutul și modalitățile de transmitere a notificării se stabilesc prin normele metodologice. Pe durata întreruperii, executantul menține măsurile temporare de siguranță și semnalizarea perimetrului de lucru, potrivit reglementărilor tehnice în vigoare.*

(4) *Înainte de aplicarea sancțiunii contravenționale, agentul constatator verifică, pe baza documentelor puse la dispoziție de părți și a datelor din registrul sau portalul de notificări, dacă întreruperea lucrărilor este justificată ori rezultă din cauze imputabile autorității contractante. Dacă se constată cauze imputabile autorității contractante, sancțiunea nu se aplică executantului. Administratorul sesizează, după caz, structurile competente pentru atragerea răspunderii disciplinare sau administrative a personalului vinovat, potrivit legii.*

(5) *Contravenția prevăzută la alin. (1) se sancționează cu amendă de la 50.000 lei la 100.000 lei, aplicată operatorului economic executant al lucrării. Sancțiunea se individualizează în funcție de durata întreruperii, categoria drumului și intensitatea traficului, întinderea zonei afectate, existența și calitatea măsurilor temporare de siguranță și semnalizare, prejudiciul estimat și dimensiunea economică a operatorului, potrivit criteriilor și grilei orientative stabilite în normele metodologice.*

(6) *Constatarea contravenției și aplicarea sancțiunii se fac de către personalul împuternicit al administratorului drumului public sau de către poliția rutieră, în condițiile legii. Procesul-verbal se întocmește după administrarea probelor minime obligatorii: fotografii sau înregistrări video geolocalizate cu dată și oră; notificări și răspunsuri; înscrisuri contractuale relevante; ordine de suspendare ori relansare a lucrărilor; alte documente prevăzute în normele metodologice.*

(7) *Aplicarea prezentului articol se face fără suprapunere cu contravențiile prevăzute de legislația rutieră în materia semnalizării lucrărilor. Normele metodologice stabilesc criteriile de delimitare a stărilor de fapt pentru a evita dubla sancționare.*

(8) Prevederile procedurale se completează cu dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor.

(9) În cazul repetării faptei, autoritatea contractantă poate transmite către autoritățile competente în materia achizițiilor publice documentele și datele relevante pentru declanșarea procedurilor de evaluare prevăzute de Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, în vederea aplicării măsurilor legale, cu respectarea garanțiilor procedurale și a posibilității de reabilitare a operatorului economic.

(10) Administratorul drumului poate dispune, în caz de urgență, măsuri provizorii imediate pentru asigurarea siguranței circulației, inclusiv completarea semnalizării sau protejarea perimetrului de lucru. Cheltuielile ocazionate se recuperează, potrivit legii, de la persoana responsabilă.

(11) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii asigură operarea unui registru sau portal electronic pentru notificări și evidențe probatorii, interoperabil cu structurile de poliție rutieră și cu autoritățile contractante, conform normelor metodologice.

(12) Sumele reprezentând amenzile aplicate în temeiul prezentului articol se încasează potrivit reglementărilor legale în vigoare privind achitarea amenzilor contravenționale și se fac venit la bugetele prevăzute de aceste reglementări. Prevederile prezentului articol nu aduc atingere răspunderii civile sau penale, după caz.

Art. 55² – Norme metodologice

(1) În termen de 60 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei legi, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și Ministerul Afacerilor Interne aprobă, prin ordin comun, normele metodologice privind aplicarea art. 55¹.

(2) Normele metodologice cuprind cel puțin: procedura de sesizare și de constatare, inclusiv inspecția comună administrator–poliție rutieră; modelul procesului-verbal; lista probelor minimale obligatorii; criteriile și grila orientativă de individualizare a sancțiunilor; criteriile de delimitare față de contravențiile rutiere privind semnalizarea; procedura de verificare a justificărilor și a culpei autorității contractante; reguli privind registrul sau portalul electronic de notificări și accesul instituțional; mecanismul de transmitere către autoritățile competente în materia achizițiilor publice.

Art. 55³ – Cooperare instituțională

(1) Administratorii de drumuri și structurile de poliție rutieră cooperează în vederea constatării faptelor prevăzute la art. 551, potrivit normelor metodologice.

(2) Autoritățile contractante pun la dispoziția administratorilor și a poliției rutiere, în termenul solicitat, documentele relevante pentru verificarea situațiilor de întrerupere a lucrărilor.

Art. 55⁴ – Trimiteri Aplicarea prevederilor art. 55¹ nu aduce atingere aplicării legislației rutiere privind semnalizarea lucrărilor pe drumurile publice și nici prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice.”

Articolul II – La Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 670 din 3 august 2006, cu modificările și completările ulterioare, după articolul 105 se introduce un nou articol, articolul 105¹, cu următorul cuprins:

„Art. 105¹ – Delimitarea față de contravenția de abandonare a lucrărilor

(1) Aplicarea contravențiilor privind semnalizarea lucrărilor, prevăzute de prezenta ordonanță, se face fără suprapunere cu contravenția de abandonare a lucrărilor pe drumurile publice reglementată de art. 551 din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997.

(2) Criteriile de delimitare a stărilor de fapt și procedura inspecției comune administrator–poliție rutieră se stabilesc prin normele metodologice comune aprobate prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii și al ministrului afacerilor interne.”

Articolul III – La Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 390 din 23 mai 2016, cu modificările și completările ulterioare, după articolul 167 se introduce un nou articol, articolul 167¹, cu următorul cuprins:

„Art. 167¹ – Utilizarea constatărilor contravenționale privind abandonarea lucrărilor pe drumurile publice în evaluarea abaterii profesionale grave

(1) Constatarea definitivă a săvârșirii contravenției prevăzute la art. 551 din Ordonanța Guvernului nr.

43/1997 privind regimul drumurilor poate fi avută în vedere de autoritatea contractantă, ca element de fapt, în analiza privind existența unei abateri profesionale grave în sensul art. 167 alin. (1) lit. c).

(2) Orice decizie a autorității contractante întemeiată pe alin. (1) se adoptă cu respectarea principiilor proporționalității și nediscriminării, a dreptului la apărare al operatorului economic și a cadrului procedural prevăzut de prezenta lege, fără a institui o interdicție automată de participare la proceduri.

(3) Înainte de aplicarea unei măsuri de excludere pentru abatere profesională gravă întemeiată pe fapte de natura celor prevăzute la art. 55¹ din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, autoritatea contractantă ia în considerare, potrivit art. 171, măsurile de remediere prezentate de operatorul economic (auto-curățare) și motivează în mod corespunzător decizia adoptată.”

Articolul IV – Dispoziții tranzitorii și finale

(1) Normele metodologice prevăzute la art. 552 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 se elaborează cu consultarea organizațiilor patronale și sindicale reprezentative din sectorul construcțiilor și a administratorilor de drumuri.

(2) Prezenta lege intră în vigoare la 60 de zile de la publicarea în Monitorul Oficial al României, Partea I. Dispozițiile art. 55¹ alin. (9) se aplică de la data intrării în vigoare a normelor metodologice.

(3) În termen de 90 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei legi, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii asigură operaționalizarea registrului sau portalului electronic prevăzut la art. 55¹ alin. (11) din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997.

(4) Până la operaționalizarea registrului sau portalului electronic, notificările prevăzute de art. 55¹ alin. (3) se transmit prin mijloace electronice puse la dispoziție de administratorii de drumuri.

Notă explicativă privind corelările principale

- Articolul I (OG nr. 43/1997): introduce definiția legală, notificarea, probatoriul, verificarea culpei autorității contractante, criteriile de individualizare, delimitarea față de regimul rutier, trimiterea la OG nr. 2/2001 și legătura exclusivă cu Legea nr. 98/2016 pentru efectele din achiziții.
- Articolul II (OUG nr. 195/2002): articole de corelare/delimitare și cooperare, pentru a evita dublarea cu contravențiile privind semnalizarea lucrărilor (modificate prin Legea nr. 51/2024).
- Articolul III (Legea nr. 98/2016): clarifică faptul că efectele în materie de participare la achiziții se realizează doar în termenii și cu garanțiile legii achizițiilor publice.