

**ORDONANȚĂ nr. 43 din 28 august 1997 (\*\*republicată\*\*)(\*actualizată\*)  
privind regimul drumurilor**

**EMITENT: GUVERNUL**

**Data intrării în vigoare:  
29 Iunie 1998**

**Forma consolidată valabilă la data de  
17 Martie 2017**

**Prezenta formă consolidată este valabilă începând cu data de  
28 Septembrie 2016  
până la  
17 Martie 2017**

**Istoric consolidări**

• [Publicat](#)  
[01 Ianuarie 1998](#)  
• [Consolidari in 1998](#)  
[01 Ianuarie 1998](#)  
• [Republicarea 1](#)  
[29 Iunie 1998](#)  
• [Consolidari in 2000](#)  
[03 Septembrie 2000](#)  
• [Consolidari in 2001](#)  
[01 Ianuarie 2001](#) [01](#)  
[Septembrie 2001](#)  
• [Consolidari in 2002](#)  
[09 Iulie 2002](#) [17 Decembrie](#)  
[2002](#)  
• [Consolidari in 2003](#)  
[02 Februarie 2003](#) [29 Mai](#)  
[2003](#)  
• [Consolidari in 2004](#)  
[26 Martie 2004](#)  
• [Consolidari in 2005](#)  
[01 Aprilie 2005](#) [12 Mai](#)  
[2005](#)  
• [Consolidari in 2006](#)  
[17 August 2006](#)  
• [Consolidari in 2007](#)  
[19 Ianuarie 2007](#) [14 Mai](#)  
[2007](#)  
• [Consolidari in 2010](#)  
[30 Aprilie 2010](#)  
• [Consolidari in 2011](#)  
[11 Februarie 2011](#) [15](#)  
[Februarie 2011](#) [17 Iulie](#)  
[2011](#)  
• [Consolidari in 2013](#)  
[01 Aprilie 2013](#)  
• [Consolidari in 2014](#)  
[21 Martie 2014](#) [17](#)  
[Decembrie 2014](#)  
• [Consolidari in 2015](#)  
[15 August 2015](#)  
• [Consolidari in 2016](#)  
[28 Septembrie 2016](#)

**Atenție! Forma prezentă este o formă consolidată a unei forme republicate ORDONANȚĂ (R) 43 28/08/1997 ->R1.**

---

\*) Notă CTCE:

Forma consolidată a Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 (Rep. 1), din Monitorul Oficial nr. 237 din 29 iunie 1998, la data de 17 Martie 2017 este realizată prin includerea modificărilor și completărilor aduse de: ORDONANȚA nr. 132 din 31 august 2000; ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 295 din 30 decembrie 2000; ORDONANȚA nr. 79 din 30 august 2001; LEGEA nr. 189 din 16 aprilie 2002; LEGEA nr. 413 din 26 iunie 2002; ORDINUL nr. 1.959 din 5 decembrie 2002; ORDONANȚA nr. 26 din 30 ianuarie 2003; LEGEA nr. 227 din 23 mai 2003; LEGEA nr. 47 din 17 martie 2004; ORDONANȚA

nr. 21 din 27 ianuarie 2005; LEGEA nr. 98 din 3 mai 2005; ORDONANȚA nr. 38 din 9 august 2006; LEGEA nr. 10 din 9 ianuarie 2007; LEGEA nr. 130 din 8 mai 2007; ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010; ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 8 din 2 februarie 2011; ORDONANȚA nr. 5 din 26 ianuarie 2011; LEGEA nr. 161 din 11 iulie 2011; LEGEA nr. 71 din 28 martie 2013; ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 11 din 19 martie 2014; ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 86 din 17 decembrie 2014; LEGEA nr. 198 din 9 iulie 2015; ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 55 din 14 septembrie 2016.

Conținutul acestui act aparține exclusiv S.C. Centrul Teritorial de Calcul Electronic S.A. Piatra-Neamț și nu este un document cu caracter oficial, fiind destinat pentru informarea utilizatorilor.

---

\*\*) Republicată în temeiul art. II din Legea nr. 82 din 15 aprilie 1998, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 158 din 22 aprilie 1998, dându-se textelor o noua numerotare.

Ordonanța Guvernului nr. 43 din 28 august 1997 a fost publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 221 din 29 august 1997.

---

\*) Notă CTCE:

Prin HOTĂRÂREA nr. 3 din 4 ianuarie 2001, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 14 din 10 ianuarie 2001 s-a dispus organizarea și funcționarea Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței.

HOTĂRÂREA nr. 3 din 4 ianuarie 2001, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 14 din 10 ianuarie 2001 a fost abrogată de HOTĂRÂREA nr. 740 din 3 iulie 2003, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 496 din 9 iulie 2003 care a prevăzut organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului.

HOTĂRÂREA nr. 740 din 3 iulie 2003, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 496 din 9 iulie 2003 a fost abrogată de HOTĂRÂREA nr. 412 din 23 martie 2004, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 276 din 30 martie 2004 care a menținut organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului.

HOTĂRÂREA nr. 412 din 23 martie 2004, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 276 din 30 martie 2004 a fost abrogată de HOTĂRÂREA nr. 367 din 18 aprilie 2007, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 274 din 25 aprilie 2007 și a prevăzut organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor.

HOTĂRÂREA nr. 367 din 18 aprilie 2007, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 274 din 25 aprilie 2007 a fost abrogată de HOTĂRÂREA nr. 76 din 11 februarie 2009, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 89 din 13 februarie 2009 reglementând organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

Înlocuirea denumirii acestui minister s-a realizat direct în textul formei actualizate.

HOTĂRÂREA nr. 76 din 11 februarie 2009, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 89 din 13 februarie 2009 a fost abrogată de HOTĂRÂREA nr. 24 din 23 ianuarie 2013, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 62 din 29 ianuarie 2013 reglementând organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor.

Conform art. 2 din ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 96 din 22 decembrie 2012, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 884 din 22 decembrie 2012, se înființează Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, prin reorganizarea Ministerului Dezvoltării Regionale și Turismului și prin preluarea activității în domeniul administrației publice, a structurilor și a instituțiilor specializate în acest domeniu de la Ministerul Administrației și Internelor.

Înlocuirea denumirii acestor ministere s-a realizat direct în textul formei actualizate.

Conform art. II din ORDONANȚA nr. 21 din 27 ianuarie 2005, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 102 din 31 ianuarie 2005, termenul osie, utilizat în cuprinsul Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare, se înlocuiește cu termenul axă.

Conform alin. (2) și (3) ale art. 11 din ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 11 din 19 martie 2014, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 203 din 21 martie 2014, în

cuprinsul actelor normative în vigoare, sintagma "Departamentul pentru Proiecte de Infrastructură și Investiții Străine" se înlocuiește cu sintagma "Departamentul pentru Proiecte de Infrastructură, Investiții Străine, Parteneriat Public-Privat și Promovarea Exporturilor", iar sintagma "Secretariatul de Stat pentru Problemele Revoluționarilor din Decembrie 1989" se înlocuiește cu sintagma "Secretariatul de stat pentru recunoașterea meritelor luptătorilor împotriva regimului comunist instaurat în România în perioada 1945-1989".

În cuprinsul actelor normative în vigoare, sintagma "ministru delegat pentru proiecte de infrastructură de interes național și investiții străine" se înlocuiește cu sintagma "secretar de stat care conduce Departamentul pentru Proiecte de Infrastructură, Investiții Străine, Parteneriat Public-Privat și Promovarea Exporturilor".

Conform alin. (4) și (5) ale art. 18 din ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 86 din 17 decembrie 2014, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 920 din 17 decembrie 2014, în cuprinsul art. 11, 20, 21, 35, 40, art. 41 alin. (14) lit. a), art. 44, 46, 47, 59, 61<sup>1</sup> și 61<sup>2</sup> din 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, sintagma "Ministerul Transporturilor sau Departamentul pentru Proiecte de Infrastructură, Investiții Străine, Parteneriat Public-Privat și Promovarea Exporturilor" se înlocuiește cu sintagma "Ministerul Transporturilor", iar sintagma "ordin al ministrului transporturilor sau ordin al secretarului de stat care conduce Departamentul pentru Proiecte de Infrastructură, Investiții Străine, Parteneriat Public-Privat și Promovarea Exporturilor" se înlocuiește cu sintagma "ordin al ministrului transporturilor".

În cuprinsul art. 41<sup>1</sup> alin. (1), art. 57 și 58 din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare, sintagma "Ministerul Transporturilor și Departamentul pentru Proiecte de Infrastructură, Investiții Străine, Parteneriat Public-Privat și Promovarea Exporturilor" se înlocuiește cu sintagma "Ministerul Transporturilor", iar sintagma "ordin comun al ministrului transporturilor și al secretarului de stat care conduce Departamentul pentru Proiecte de Infrastructură, Investiții Străine, Parteneriat Public-Privat și Promovarea Exporturilor" se înlocuiește cu sintagma "ordin al ministrului transporturilor".

---

## CAP. I

Dispoziții generale

Secțiunea I

Domeniul drumurilor

### ART. 1

(1) Regimul drumurilor reglementează în mod unitar administrarea drumurilor publice și private, dobândirea și folosirea terenurilor, conducerea, coordonarea și controlul activităților în legătura cu drumurile publice. Administrarea drumurilor publice și private are ca obiect proiectarea, construirea, modernizarea, reabilitarea, repararea, întreținerea și exploatarea drumurilor.

(2) Prevederile prezentei ordonanțe se aplică integral tuturor drumurilor publice și, parțial, drumurilor de utilitate privată.

-----  
Alin. (2) al art. 1 a fost modificat de pct. 1 al art. I din LEGEA nr. 413 din 26 iunie 2002, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 490 din 9 iulie 2002, care modifică pct. 1 al art. I din ORDONANȚA nr. 79 din 30 august 2001, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 541 din 1 septembrie 2001.

### ART. 2 Jurisprudență

X

(1) Drumurile fac parte din sistemul național de transport.

(2) Drumurile sunt căi de comunicație terestră special amenajate pentru circulația vehiculelor și pietonilor.

(3) Fac parte integrantă din drum: ampriza și zonele de siguranță, suprastructura și infrastructura drumului, podurile, podețele, șanțurile, rigolele, viaductele, pasajele denivelate, zonele de sub pasajele rutiere, tunelurile și alte lucrări de artă, construcțiile de apărare, protecție și consolidare, trotuarele, piste pentru cicliști, locurile de parcare, oprire și staționare, stațiile de taxare, bretelele de acces, drumurile tehnologice amenajate pentru întreținerea autostrăzilor, indicatoarele de semnalizare rutieră și alte dotări pentru siguranța circulației, sistemele inteligente de transport și instalațiile aferente, spațiile de serviciu sau control, spațiile cuprinse în triunghiul de vizibilitate din intersecții, spațiile cuprinse între autostradă și/sau drum și bretelele de acces, sistemele pentru protecția mediului, terenurile și plantațiile din zona drumului și perdelele de protecție, mai puțin zonele de protecție.

-----

Alin. (3) al art. 2 a fost modificat de pct. 1 al art. I din LEGEA nr. 198 din 9 iulie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 529 din 16 iulie 2015, care modifică pct. 1 al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

(4) De asemenea, se consideră ca făcând parte din drum districtele, cantoanele, pepinierele, centrele de întreținere și coordonare și orice alte construcții, amenajări sau instalații destinate apărării, exploatării sau operării drumurilor, inclusiv terenurile necesare aferente, precum și sistemele de captare, pompare și evacuare a apelor pluviale care deservesc drumurile, cu excepția acelor care fac parte, potrivit prevederilor legale, din capitalul social al unor companii naționale, societăți comerciale cu capital de stat sau pentru care au fost emise certificate de atestare a dreptului de proprietate pentru companiile naționale și societățile comerciale cu capital de stat.

-----

Alin. (4) al art. 2 a fost modificat de pct. 2 al art. I din LEGEA nr. 198 din 9 iulie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 529 din 16 iulie 2015, care introduce pct. 1<sup>1</sup> al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

(5) Abrogat.

-----

Alin. (5) al art. 2 a fost abrogat de pct. 2 al art. I din LEGEA nr. 198 din 9 iulie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 529 din 16 iulie 2015, care introduce pct. 1<sup>2</sup> al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

Secțiunea a II-a

Clasificarea și încadrarea drumurilor

### ART. 3

Din punct de vedere al destinației drumurile se împart în:

a) drumuri publice - drumuri de utilitate publică și/sau de interes public destinate circulației rutiere și pietonale, în scopul satisfacerii cerințelor generale de transport ale economiei, ale populației și de apărare a țării; acestea sunt proprietate publică și sunt întreținute din fonduri publice, precum și din alte surse legal constituite;

-----

Lit. a) a art. 3 a fost modificată de pct. 2 al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

b) drumuri de utilitate privată - drumuri destinate satisfacerii cerințelor proprii de transport rutier și pietonal spre obiective economice, forestiere, petroliere, miniere, agricole, energetice, industriale și altele asemenea, de acces în incinte, ca și cele din interiorul acestora, precum și cele pentru

organizările de șantier; ele sunt administrate de persoanele fizice sau juridice care le au în proprietate sau în administrare.

-----  
Art. 3 a fost modificat de pct. 2 al art. I din LEGEA nr. 413 din 26 iunie 2002, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 490 din 9 iulie 2002, care completează art. I din ORDONANȚA nr. 79 din 30 august 2001, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 541 din 1 septembrie 2001, cu pct. 1<sup>1</sup>.

#### ART. 4

Din punct de vedere al circulației drumurile se împart în:

a) drumuri deschise circulației publice, care cuprind toate drumurile publice și acele drumuri de utilitate privată care asigură, de regulă, accesul nediscriminatoriu al vehiculelor și pietonilor;

b) drumuri închise circulației publice, care cuprind acele drumuri de utilitate privată care servesc obiectivelor la care publicul nu are acces, precum și acele drumuri de utilitate publică închise temporar circulației publice.

-----  
Art. 4 a fost modificat de pct. 2 al art. I din LEGEA nr. 413 din 26 iunie 2002, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 490 din 9 iulie 2002, care completează art. I din ORDONANȚA nr. 79 din 30 august 2001, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 541 din 1 septembrie 2001, cu pct. 1<sup>2</sup>.

#### ART. 5

Din punct de vedere funcțional și administrativ-teritorial, în ordinea importanței, drumurile publice se împart în următoarele categorii;

a) drumuri de interes național;

b) drumuri de interes județean;

c) drumuri de interes local.

#### ART. 5<sup>1</sup>

Din punctul de vedere al capacității portante, drumurile se clasifică astfel:

a) R = drumuri reabilitate, la care masele și dimensiunile maxime admise sunt cele prevăzute în coloana nr. 1 din anexele nr. 2 și 3;

b) NR = drumuri nereabilitate, la care masele și dimensiunile maxime admise sunt cele prevăzute în coloana nr. 2 din anexele nr. 2 și 3;

c) M = drumuri modernizate, la care masele și dimensiunile maxime admise sunt cele prevăzute în coloana nr. 3 din anexele nr. 2 și 3;

d) P = drumuri pietruite, la care masele și dimensiunile maxime admise sunt cele prevăzute în coloana nr. 4 din anexele nr. 2 și 3.

-----  
Art. 5<sup>1</sup> a fost introdus de pct. 3 al art. I din LEGEA nr. 198 din 9 iulie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 529 din 16 iulie 2015, care introduce pct. 2<sup>1</sup> al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

#### ART. 6

(1) Drumurile de interes național aparțin proprietății publice a statului și cuprind drumurile naționale, care asigură legăturile cu capitala țării, cu reședințele de județ, cu obiectivele de interes național, între ele, precum și cu țările vecine, și pot fi clasificate ca:

a) autostrăzi - drumuri de mare capacitate și viteză, rezervate exclusiv circulației autovehiculelor, care nu deserveșc proprietățile riverane, prevăzute cu două căi unidirecționale separate printr-o zonă mediană având cel puțin două benzi de circulație pe sens și bandă de staționare de urgență, cu intersecții denivelate și acces limitat, intrarea și ieșirea autovehiculelor fiind permise numai în locuri special amenajate;

b) drumuri expres - drumuri accesibile numai prin noduri sau intersecții reglementate care pot fi interzise anumitor categorii de utilizatori și vehicule și pe care oprirea și staționarea pe partea carosabilă sunt interzise;

c) drumuri internaționale «E» - drumuri deschise traficului internațional, a căror încadrare ca drumuri «E» se stabilește în conformitate cu prevederile

Acordului european asupra marilor drumuri de circulație internațională (AGR);

d) drumuri naționale principale:

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

(ii) alte drumuri naționale pe care la ultimul recensământ de circulație s-a înregistrat un volum de trafic mediu zilnic anual mai mare de 3.500 vehicule fizice/24 de ore sau mai mare de 4.500 vehicule etalon autoturisme/24 de ore;

e) drumuri naționale secundare - restul drumurilor naționale care nu se încadrează în categoriile prevăzute la lit. a)-d).

(2) Pentru a fi încadrate în categoria drumurilor de interes național, drumurile trebuie să îndeplinească criteriile funcționale și ale volumului de trafic mediu zilnic anual impus de normele și standardele tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor, pentru cel puțin clasa tehnică III\*).

(3) Clasificarea drumurilor de interes național se face de către Ministerul Transporturilor.

(4) Propunerile de clasificare a drumurilor de interes național în categoria drumurilor internaționale «E» se fac de către Ministerul Transporturilor.

(5) Clasificarea drumurilor internaționale «E» se stabilește potrivit Acordului european asupra marilor drumuri de circulație internațională (AGR).

-----

Art. 6 a fost modificat de pct. 4 al art. I din LEGEA nr. 198 din 9 iulie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 529 din 16 iulie 2015, care modifică pct. 3 al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

\*) Notă CTCE:

Reproducem mai jos prevederile art. V din LEGEA nr. 198 din 9 iulie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 529 din 16 iulie 2015:

"Articolul V

(1) În termen de 30 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei legi, toate drumurile de interes național ce nu îndeplinesc criteriile prevăzute la art. 6 alin. (2) din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare, vor fi trecute prin hotărâre a Guvernului în proprietatea publică a județului, respectiv a unității administrativ-teritoriale pe teritoriul căreia se află, după caz. Fac excepție drumurile de interes național prevăzute în anexa nr. 1 la Hotărârea Guvernului nr. 540/2000 privind aprobarea încadrării în categorii funcționale a drumurilor publice și a drumurilor de utilitate privată deschise circulației publice, cu modificările și completările ulterioare, astfel cum aceasta se afla în vigoare la data de 10 septembrie 2014, precum și drumurile de interes național care fac legătura cu punctele de trecere a frontierei deschise traficului internațional de marfă cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone.

(2) În termen de 15 zile de la publicarea hotărârii Guvernului prevăzute la alin. (1) în Monitorul Oficial al României, Partea I, consiliile județene sau, după caz, unitățile administrativ-teritoriale sunt obligate să preia drumurile prevăzute la alin. (1) prin semnarea unui proces-verbal de predare-primire.

(3) În cazurile în care consiliile județene sau unitățile administrativ-teritoriale refuză preluarea drumurilor prevăzute la alin. (1), predarea operează de drept, cu toate obligațiile legale care decurg din aceasta.

(4) Sectoarele de drum de interes județean sau local necesare realizării obiectivelor de interes național sau care asigură legături cu puncte de trecere a frontierei se vor prelua în proprietatea publică a statului și în administrarea Ministerului Transporturilor, prin Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A., prin hotărâre a Guvernului, fără a fi necesar acordul autorității administrației publice județene sau locale."

#### ART. 7

Drumurile de interes județean fac parte din proprietatea publică a județului și cuprind drumurile județene, care asigură legătura între:

- a) reședințele de județ cu municipiile, cu orașele, cu reședințele de comuna, cu stațiunile balneoclimaterice și turistice, cu porturile și aeroporturile, cu obiectivele importante legate de apărarea țării și cu obiectivele istorice importante;
- b) orașe și municipii, precum și între acestea și reședințele de comuna;
- c) reședințe de comună.

-----  
Art. 7 a fost modificat de pct. 2 al art. I din LEGEA nr. 413 din 26 iunie 2002, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 490 din 9 iulie 2002, care completează art. I din ORDONANȚA nr. 79 din 30 august 2001, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 541 din 1 septembrie 2001, cu pct. 1<sup>4</sup>.

#### ART. 8

(1) Drumurile de interes local aparțin proprietății publice a unității administrative pe teritoriul căreia se află și pot fi clasificate ca:

- a) drumuri comunale, care asigură legăturile:
  - (i) între reședința de comună și satele componente sau cu alte sate;
  - (ii) între oraș și satele care îi aparțin, precum și cu alte sate;
  - (iii) între sate;
- b) drumuri vicinale - drumuri ce deserveșc mai multe proprietăți, fiind situate la limitele acestora;
- c) străzi - drumuri publice din interiorul localităților, indiferent de denumire: stradă, bulevard, cale, chei, splai, șosea, alee, fundătura, uliță etc.

(2) Clasificarea drumurilor de interes local, precum și clasificarea ca drum de interes local a unui drum neclasificat se fac prin hotărâre a consiliului local respectiv.

(3) În cazul în care drumul respectiv se află pe raza a două sau mai multe unități administrativ-teritoriale, clasificarea se aprobă prin hotărâre de către toate consiliile locale respective.

-----  
Art. 8 a fost modificat de pct. 4 al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

#### ART. 9

Străzile din localitățile urbane se clasifică în raport cu intensitatea traficului și cu funcțiile pe care le îndeplinesc, astfel:

- a) străzi de categoria I - magistrale, care asigură preluarea fluxurilor majore ale orașului pe direcția drumului național ce traversează orașul sau pe direcția principală de legătura cu acest drum;
- b) străzi de categoria a II-a - de legătură, care asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit;
- c) străzi de categoria a III-a - colectoare, care preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătura sau magistrale;
- d) străzi de categoria a IV-a - de folosință locală, care asigură accesul la locuințe și pentru servicii curente sau ocazionale, în zonele cu trafic foarte redus.

#### ART. 10

Străzile din localitățile rurale se clasifică în:

- a) străzi principale;
- b) străzi secundare.

#### ART. 11

(1) Drumurile de interes național, județene și comunale își păstrează categoria funcțională din care fac parte și sunt considerate continue și atunci când traversează localitățile, servind totodată și ca străzi.

(2) Modificarea traseelor acestora în traversarea localităților se poate face numai cu acordul administratorului drumului considerat continuu, în concordanță



cu planul urbanistic aprobat. În cazul drumurilor de interes național se va obține acordul Ministerului Transporturilor.

-----  
Art. 11 a fost modificat de pct. 5 al art. I din LEGEA nr. 198 din 9 iulie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 529 din 16 iulie 2015, care introduce pct. 4<sup>1</sup> al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

## ART. 12

(1) Încadrarea unui drum din categoria funcțională a drumurilor de interes național în categoria funcțională a drumurilor de interes județean sau în categoria funcțională a drumurilor de interes local, precum și din categoria funcțională a drumurilor de interes județean sau de interes local în categoria funcțională a drumurilor de interes național se face prin hotărâre a Guvernului, la propunerea autorității care urmează să îl preia în administrare.

(2) Încadrarea unui drum din categoria funcțională a drumurilor de interes județean în categoria funcțională a drumurilor de interes local sau invers se face prin hotărâre a consiliului județean, la propunerea autorității care urmează să îl preia în administrare.

-----  
Art. 12 a fost modificat de pct. 5 al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

## ART. 13

(1) Ori de câte ori este necesar, ca urmare a modificărilor intervenite potrivit art. 8 și 12, se vor actualiza anexele la Hotărârea Guvernului nr. 540/2000 privind aprobarea încadrării în categorii funcționale a drumurilor publice și a drumurilor de utilitate privată deschise circulației publice, cu modificările și completările ulterioare.

(2) Actualizarea anexelor prevăzute la alin. (1) se va face prin hotărâre a Guvernului, cu avizul Ministerului Transporturilor pentru drumurile de interes național și/sau al Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, în funcție de competența de administrare.

-----  
Art. 13 a fost modificat de pct. 6 al art. I din LEGEA nr. 198 din 9 iulie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 529 din 16 iulie 2015, care modifică pct. 6 al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

## CAP. II

### Administrarea drumurilor

#### Secțiunea I

#### Suprafețele de teren aferente drumurilor publice

## ART. 14

Zona drumului public cuprinde: ampriza, zonele de siguranță și zonele de protecție.

## ART. 15

Ampriza drumului este suprafața de teren ocupată de elemente constructive ale drumului: parte carosabilă, trotuare, piste pentru cicliști, acostamente, șanțuri, rigole, taluzuri, șanțuri de gardă, ziduri de sprijin și alte lucrări de artă.

## ART. 16

(1) Zonele de siguranță sunt suprafețe de teren situate de o parte și de cealaltă a amprizei drumului, destinate exclusiv semnalizării rutiere, plantației rutiere sau altor scopuri legate de întreținerea și exploatarea drumului, siguranței circulației ori protecției proprietăților situate în vecinătatea drumului. Din zonele de siguranță fac parte și suprafețele de teren destinate asigurării vizibilității în curbe și intersecții, precum și suprafețele ocupate de lucrări de consolidare a terenului drumului și altele asemenea. Limitele zonelor de siguranță a drumurilor, podurilor și viaductelor, în cale curentă și

aliniment, sunt prevăzute în anexa nr. 1.

-----  
Alin. (1) al art. 16 a fost modificat de pct. 7 al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

(2) Realizarea de culturi agricole sau forestiere pe zonele de siguranță este interzisă.

#### ART. 17

(1) Zonele de protecție sunt suprafețele de teren situate de o parte și de alta a zonelor de siguranță, necesare protecției și dezvoltării viitoare a drumului. Limitele zonelor de protecție sunt prevăzute în anexa nr. 1.

(2) Zonele de protecție rămân în gospodărirea persoanelor juridice sau fizice care le au în administrare sau în proprietate, cu obligația ca acestea, prin activitatea lor, să nu aducă prejudicii drumului sau derulării în siguranță a traficului prin:

a) neasigurarea scurgerii apelor în mod corespunzător;

b) executarea de construcții, împrejmuiiri sau plantații care să provoace înzăpezirea drumului sau să împiedice vizibilitatea pe drum;

c) executarea unor lucrări care periclitează stabilitatea drumului, siguranța circulației sau modifică regimul apelor subterane sau de suprafață.

-----  
Lit. c) a alin. (2) al art. 17 a fost modificată de pct. 8 al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

d) lucrări de defrișare de păduri de pe versanții împăduriți adiacenți drumului; pentru astfel de lucrări, administratorul domeniului silvic va solicita acordul administratorului drumului.

-----  
Lit. d) a alin. (2) al art. 17 a fost modificată de pct. 7 al art. I din LEGEA nr. 198 din 9 iulie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 529 din 16 iulie 2015, care introduce pct. 8<sup>1</sup> al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

#### ART. 18

(1) Deținătorii terenurilor din vecinătatea drumurilor publice sunt obligați ca în perioada 1 noiembrie-31 martie a fiecărui an să permită instalarea pe aceste terenuri a panourilor de apărare a drumului contra înzăpezirii, fără a percepe vreo chirie.

(2) Realizarea prevederilor alin. (1) trebuie să nu împiedice executarea lucrărilor agricole și să nu producă degradări culturilor de pe aceste terenuri.

-----  
Art. 18 a fost modificat de pct. 7 al art. I din LEGEA nr. 198 din 9 iulie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 529 din 16 iulie 2015, care introduce pct. 8<sup>2</sup> al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

#### ART. 19

(1) Zona străzilor include partea carosabilă, acostamentele, șanțurile, rigolele, trotuarele, spațiile verzi care separă sensurile de circulație, piste pentru cicliști, suprafețele adiacente pentru parcaje, staționări sau opriri, precum și suprafețele de teren necesare amplasării anexelor acestora. Pe sectoarele de străzi fără canalizare se va asigura scurgerea apelor prin șanțuri sau rigole amenajate.

(2) Consiliile locale vor asigura, în intravilan, condițiile de deplasare a pietonilor și cicliștilor, prin amenajări de trotuare și piste.

(3) Zonele de siguranță și de protecție în intravilan se stabilesc prin studii de circulație și prin documentațiile de urbanism și amenajarea teritoriului, cu avizul administratorului drumului.

(4) Pentru dezvoltarea capacității de circulație a drumurilor publice în

traversarea localităților rurale, distanța dintre axa drumului și gardurile sau construcțiile situate de o parte și de alta a drumurilor va fi de minimum 13 m pentru drumurile naționale, de minimum 12 m pentru drumurile județene și de minimum 10 m pentru drumurile comunale.

-----  
Alin. (4) al art. 19 a fost modificat de pct. 8 al art. I din LEGEA nr. 198 din 9 iulie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 529 din 16 iulie 2015, care modifică pct. 9 al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

(5) Asigurarea distanțelor minime, stabilite conform prevederilor alin. (4), constituie prescripție tehnică imperativă pentru organele administrației publice locale cu competențe în activitatea de urbanism, amenajarea teritoriului și autorizarea lucrărilor de construcții, cu consultarea administratorului drumului.

(6) Extinderea intravilanului localității în lungul drumului național, cu excepția sectoarelor de drum aflate între indicatoarele rutiere de intrare/ieșire în/din localitate, se poate face numai cu condiția realizării de drumuri colectoare paralele cu drumul național, care să preia traficul generat de obiectivele locale și care să deașeze în drumul național numai în intersecții amenajate conform normativelor tehnice în vigoare. Drumurile colectoare vor fi prevăzute cu facilități și pentru traficul pietonal, pentru bicicliști, inclusiv pentru persoanele cu handicap locomotor.

-----  
Alin. (6) al art. 19 a fost modificat de pct. 8 al art. I din LEGEA nr. 198 din 9 iulie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 529 din 16 iulie 2015, care modifică pct. 9 al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

-----  
Art. 19 a fost modificat de pct. 9 al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

#### ART. 19<sup>1</sup>

(1) Prin administrator se înțelege acel operator economic care deține contract de concesiune cu Ministerul Transporturilor, legal încheiat, pe baza căruia se desfășoară ansamblul activităților curente de întreținere, reparare, administrare și exploatare a autostrăzilor, drumurilor expres, drumurilor naționale, variantelor ocolitoare, precum și a altor elemente de infrastructură rutieră definite conform legii, în scopul desfășurării traficului rutier în condiții de siguranță a circulației, inclusiv activități de încasare și stabilire în condițiile legii a taxei de utilizare a infrastructurii, a tarifelor de trecere a podurilor, precum și a altor asemenea elemente de venituri, activități de siguranța circulației rutiere, activități de semnalizare a traficului rutier, inclusiv activități de implementare a sistemelor inteligente de transport rutier, precum și alte activități de administrare a infrastructurii rutiere stabilite prin lege.

(2) Prin dezvoltator al infrastructurii de transport rutier se înțelege acel operator economic care deține contract de concesiune cu Ministerul Transporturilor, legal încheiat, sau care dezvoltă și implementează proiecte de infrastructură de transport rutier și desfășoară activități în vederea modernizării, reabilitării, consolidării, construirii și executării altor categorii de lucrări necesare proiectelor de infrastructură de transport rutier în domeniul infrastructurii rutiere, pentru satisfacerea nevoilor de transport rutier ale cetățenilor și a mărfurilor în condiții de siguranță a circulației.

-----  
Art. 19<sup>1</sup> a fost introdus de art. 81, Cap. IV din ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 55 din 14 septembrie 2016, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 758 din 28 septembrie 2016.

Secțiunea a II-a

Administrarea drumurilor

#### ART. 20

Ministerul Transporturilor este organul administrației publice centrale care

exercită prerogativele dreptului de proprietate publică a statului în domeniul drumurilor de interes național.

-----  
Art. 20 a fost modificat de pct. 9 al art. I din LEGEA nr. 198 din 9 iulie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 529 din 16 iulie 2015, care introduce pct. 9<sup>1</sup> al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

#### ART. 21

(1) Ministerul Transporturilor este administratorul drumurilor de interes național, direct sau prin Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A., care își realizează atribuțiile prevăzute de prezenta ordonanță în condițiile contractului de concesiune încheiat între acestea. Pentru drumurile naționale și autostrăzile nou-construite, administrarea se poate realiza de către Ministerul Transporturilor și prin alte persoane juridice, pe baza contractului de concesiune încheiat în condițiile legii.

(2) Sectoarele de drumuri naționale, incluzând și lucrările de artă, amenajările și accesoriile aferente, situate în intravilanul municipiilor sunt în administrarea consiliilor locale respective.

(3) Pe sectoarele de drumuri naționale aflate în administrarea consiliilor locale nu se pot impune restricții de mase sau dimensiuni fără avizul Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. și acordul poliției rutiere.

(4) Avizul și acordul prevăzute la alin. (3) se eliberează numai în cazul în care administratorul sectorului de drum respectiv a asigurat variantă ocolitoare pentru vehiculele restricționate.

(5) Administratorul unui drum național care traversează un municipiu poate aplica tarife doar atunci când există variantă ocolitoare pentru drumul național respectiv deschisă circulației publice pe direcția de mers și numai pentru vehiculele care tranzitează municipiul.

(6) Aplicarea tarifelor prevăzute la alin. (5) se poate realiza numai în cazul în care administratorul drumului respectiv asigură modalități de încasare permanentă a tarifelor, prin mai multe mijloace de plată, precum și informarea publică privind aceste modalități și mijloace.

(7) În cazul modificării, potrivit legii, a limitelor intravilanului municipiilor/reședințelor de județ, limitele sectoarelor de drumuri naționale aflate în administrarea consiliilor locale potrivit prevederilor alin. (2) se modifică în mod corespunzător, cu acordul prealabil al Ministerului Transporturilor, cu actualizarea inventarului bunurilor proprietate publică a statului aflate în administrarea acestuia.

(8) În cazul construirii variantelor de ocolire a municipiilor, se va păstra continuitatea drumului național, indiferent de limitele intravilanului municipiilor.

(9) Pentru efectuarea operațiunilor de administrare în temeiul alin. (2), în condițiile prevăzute la art. 22<sup>1</sup>, lucrările de reparare, reabilitare sau modernizare se realizează de către Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A.

(10) Lucrările de reparare, întreținere, reabilitare sau modernizare a sectoarelor de drum care nu sunt prevăzute la alin. (2), în condițiile art. 22<sup>1</sup>, se realizează de către administratorul care a preluat temporar drumul.

(11) În cazul restricțiilor instituite ca urmare a unor lucrări de reparații sau de altă natură, administratorul drumului restricționat va stabili varianta alternativă locală cu acordul administratorilor sectoarelor de drum de pe variantele alternative. În cazul restricționării ca urmare a unor situații de urgență sau de forță majoră, varianta alternativă locală se stabilește fără acordul prealabil al administratorilor sectoarelor de drum de pe variantele respective.

(12) Varianta alternativă locală prevăzută la alin. (11) se asimilează, din punctul de vedere al maselor maxime admise, drumului restricționat, dacă acesta este încadrat într-o categorie superioară conform art. 5<sup>1</sup>.

(13) Administratorii sectoarelor de drum de pe varianta alternativă locală au obligația să asigure circulația vehiculelor în conformitate cu alin. (12), fără a impune tarife de utilizare suplimentare.

-----

Art. 21 a fost modificat de pct. 10 al art. I din LEGEA nr. 198 din 9 iulie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 529 din 16 iulie 2015, care modifică pct. 10 al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

#### ART. 22

Administrarea drumurilor județene se asigură de către consiliile județene, iar a drumurilor de interes local, de către consiliile locale pe raza administrativ-teritorială a acestora. Fac excepție sectoarele de drumuri județene, situate în intravilanul localităților urbane, inclusiv lucrările de artă, amenajările și accesoriile aferente, care vor fi în administrarea consiliilor locale respective.

#### ART. 22<sup>1</sup>

(1) Pentru realizarea proiectelor prioritare de interes național și european, cu acordul autorităților administrației publice locale, se preiau de către administratorul drumurilor de interes național sectoare de drum situate în intravilanul/extravilanul unor localități, în vederea realizării lucrărilor respective.

(2) Pentru îndeplinirea obiectivelor programelor naționale de realizare a proiectelor prioritare de interes județean și de interes local, cu acordul autorităților administrației publice locale, se preiau de către Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, după caz, sectoare de drum de interes județean sau local situate în intravilanul/extravilanul unor localități, în vederea realizării lucrărilor respective.

(3) Pentru realizarea de lucrări de reabilitare sau modernizare, sectoarele de drum situate în intravilanul unor localități pot fi preluate temporar în administrarea autorităților administrației publice locale, la solicitarea acestora, cu acordul administratorului drumului.

(4) Autoritatea administrației publice locale care preia în administrare un sector de drum potrivit alin. (3) are obligația respectării următoarelor condiții:

a) să nu modifice traseul drumului și să nu impună restricții de circulație fără acordul administratorului inițial al drumului;

b) să respecte normele de proiectare și de execuție cel puțin pentru categoria drumului care a fost preluat;

c) să aibă acordul prealabil de la administratorul inițial al drumului privind proiectul pentru reabilitare sau modernizare;

d) să inițieze măsuri privind actualizarea anexelor la Hotărârea Guvernului nr. 540/2000, cu modificările și completările ulterioare;

e) să realizeze, cu avizul administratorului inițial al drumului, autorizarea amplasamentelor și/sau acceselor la zona drumului;

f) să nu modifice încadrarea drumului din punctul de vedere al capacității portante, fără acordul administratorului inițial al drumului;

g) să prezinte, odată cu propunerea de preluare a sectorului de drum, calendarul de execuție a lucrărilor și obligațiile în vederea realizării.

(5) Orice alte condiții suplimentare față de cele prevăzute la alin. (4) vor fi stabilite de comun acord între administratorul drumului care predă și autoritatea administrației publice locale.

(6) În cazul în care autoritatea administrației publice locale care a preluat drumul nu respectă condițiile prevăzute la alin. (4), administratorul inițial al drumului are dreptul să solicite preluarea administrării drumului.

(7) La recepția lucrărilor vor fi cooptați ca membri și reprezentanți ai administratorului inițial al drumului, care urmează să preia în administrare sectorul de drum.

(8) După recepția finală a lucrărilor, sectoarele de drum se retransmit administratorului sau autorităților administrației publice locale de care au

aparținut.

(9) După emiterea certificatului de urbanism pentru infrastructura rutieră, autoritățile emitente ale acestuia vor impune prin avizele și autorizațiile eliberate ulterior pentru terțe persoane obligativitatea obținerii avizului beneficiarului infrastructurii rutiere respective.

(10) Odată emise avizele, acordurile sau autorizațiile necesare executării de lucrări în domeniul infrastructurii de transport rutier, autoritățile sau persoanele juridice emitente nu le vor mai putea revoca, modifica sau completa în lipsa solicitării exprese a administratorului infrastructurii rutiere, pe o perioadă de 5 ani de la data emiterii acestora.

(11) Orice avize, acorduri sau autorizații emise, revocate, modificate sau completate în lipsa solicitării exprese a administratorului infrastructurii rutiere, așa cum este prevăzut la alin. (10), sunt nule de drept și atrag răspunderea administrativă, contravențională, civilă sau penală, după caz, a reprezentanților autorității sau persoanei juridice emitente.

-----

Art. 22<sup>1</sup> a fost modificat de pct. 11 al art. I din LEGEA nr. 198 din 9 iulie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 529 din 16 iulie 2015, care introduce pct. 10<sup>1</sup> al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

#### ART. 23

Administrarea drumurilor de utilitate privată se face de către deținătorii acestora.

##### Secțiunea a III-a

#### Proiectarea și execuția lucrărilor de drumuri

#### ART. 24

La proiectarea, execuția și intervențiile asupra drumurilor se va ține seama de categoriile funcționale ale acestora, de traficul rutier, de siguranța circulației, de normele tehnice, de factorii economici, sociali și de apărare, de utilizarea rațională a terenurilor, de conservarea și protecția mediului și de planurile de urbanism și de amenajare a teritoriului, aprobate potrivit legii, precum și de normele tehnice în vigoare pentru adaptarea acestora la cerințele pietonilor, cicliștilor, persoanelor cu handicap și de vârstă a treia.

-----

Art. 24 a fost modificat de pct. 3 al art. I din LEGEA nr. 413 din 26 iunie 2002, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 490 din 9 iulie 2002, care completează art. I din ORDONANȚA nr. 79 din 30 august 2001, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 541 din 1 septembrie 2001, cu pct. 2<sup>4</sup>.

#### ART. 25

Documentațiile privind proiectarea construcției, reabilitarea și modernizarea drumurilor se întocmesc cu respectarea planurilor de amenajare a teritoriului și de urbanism, cu avizele prevăzute în normele metodologice.

#### ART. 26

Amplasarea unor obiective economice sau de alta natura, care implică modificări ale traseului, ale elementelor geometrice sau ale structurii de rezistență a unui drum, se face cu acordul administratorului drumului respectiv, cheltuielile aferente fiind în sarcina celui care a solicitat modificările, cu respectarea legislației în vigoare privind autorizarea executării construcțiilor.

-----

Art. 26 a fost modificat de pct. 3 al art. I din LEGEA nr. 413 din 26 iunie 2002, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 490 din 9 iulie 2002, care completează art. I din ORDONANȚA nr. 79 din 30 august 2001, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 541 din 1 septembrie 2001, cu pct. 2<sup>5</sup>.

#### ART. 27

(1) Intersecțiile dintre drumuri se realizează denivelat sau la același nivel, în funcție de categoriile drumurilor și de traficul rutier, cu respectarea legislației în vigoare. Cheltuielile privind aceste lucrări sunt în sarcina celor

care au în administrare sau în proprietate drumul pe care se desfășoară traficul ce impune amenajarea sau modificarea intersecției.

(2) Întreținerea bretelelor de la intersecțiile denivelate ale drumurilor publice este în sarcina administratorului drumului de categorie superioară. Dacă unul dintre drumuri este de utilitate privată, cheltuielile de întreținere a acestuia sunt în sarcina deținătorului.

(3) Pasajele peste autostrăzi cu rampele aferente, care asigură continuitatea drumurilor peste pasaj, cu excepția pasajelor private, rămân în administrarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A., iar întreținerea curentă a suprastructurii drumurilor peste pasaj rămân în grija administratorului acestuia.

(4) Se interzice amplasarea construcțiilor și panourilor publicitare în curbe și în intersecțiile la nivel ale căilor de comunicație, în ampriză și în zonele de siguranță, precum și pe suprafețele de teren destinate asigurării vizibilității în curbe și în intersecții.

(5) Este interzisă amplasarea pe drumurile publice, pe lucrările de artă aferente acestora sau în zona drumului a oricăror panouri, inscripții, pancarte, gravuri, afișe sau alte mijloace de publicitate sau reclamă, fără acordul prealabil și autorizația de amplasare și/sau de acces la zona drumului public, emise de administratorul drumului respectiv.

(6) Mijloacele de publicitate sau reclamă, prevăzute la alin. (5), existente sau în curs de execuție, pentru care nu s-au obținut acordul prealabil și autorizația administratorului drumului de amplasare și/sau de acces la zona drumului public, se vor desființa de către deținători, pe cheltuiala acestora, în termenul stabilit de administratorul drumului, respectiv de la data la care administratorul drumului a notificat că a luat la cunoștință de amplasarea lor\*).

(7) Pentru asigurarea vizibilității în curbe și evitarea producerii evenimentelor rutiere grave se interzice amenajarea parcarilor în interiorul și în exteriorul curbelor periculoase.

(8) Se interzice amplasarea panourilor publicitare la o distanță:

a) în localitate, mai mică de 150 m, calculată de la intrarea, respectiv ieșirea din intersecție;

b) în afara localității, mai mică de 250 m, calculată de la intrarea, respectiv ieșirea din intersecție.

(9) Se interzice obturarea vizibilității indicatoarelor rutiere prin amplasarea construcțiilor, instalațiilor, panourilor publicitare, plantațiilor rutiere și a oricăror alte obstacole.

-----  
Art. 27 a fost modificat de pct. 12 al art. I din LEGEA nr. 198 din 9 iulie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 529 din 16 iulie 2015, care modifică pct. 11 al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

---

\*) Notă CTCE:

Potrivit art. VI din LEGEA nr. 198 din 9 iulie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 529 din 16 iulie 2015, prevederile art. 27 alin. (6) din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare, astfel cum acestea au fost modificate prin respectiva lege, intră în vigoare la 60 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei legi.

---

## ART. 28

Amenajarea intersecțiilor la același nivel între doua sau mai multe drumuri se face cu asigurarea priorității pentru circulația care se desfășoară pe drumul de categorie superioară.

## ART. 29

Realizarea unei noi intersecții la același nivel cu calea ferată sau modificarea unei asemenea intersecții cu calea ferată este în sarcina solicitantului lucrării.

## ART. 30



La amenajarea, modificarea sau sistematizarea intersecțiilor dintre drumurile publice, precum și la trecerile la nivel peste sau pe sub calea ferată se va obține acordul administratorului drumului, al poliției rutiere, precum și, după caz, acordul administratorului de infrastructură feroviară.

-----

Art. 30 a fost modificat de pct. 12 al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

#### ART. 31

(1) Indicatoarele de semnalizare a trecerilor la același nivel cu calea ferată se realizează de către administratorul drumului, cu avizul administratorului căii ferate și al poliției rutiere.

(2) Instalațiile de semnalizare și presemnalizare a trecerii la același nivel cu calea ferată se realizează de către administratorul căii ferate, în funcție de categoria drumului, traficul rutier, frecvența și viteza de circulație a trenurilor.

-----

Art. 31 a fost modificat de pct. 13 al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

#### ART. 32

(1) Întreținerea pasajelor denivelate este în sarcina administratorului căii de comunicație situate pe pasaj.

(2) Întreținerea trecerilor la același nivel, paza și securitatea în limitele zonei de siguranță a căii ferate revin deținătorilor acestei căi.

(3) Modificarea cotelor și declivităților pe oricare dintre căile de comunicație care se intersectează atrage după sine obligația deținătorului de a suporta costul lucrărilor necesare și pe cealaltă cale de comunicație.

(4) Pentru poduri, baraje, diguri și altele asemenea, care cuprind părți ale mai multor deținători, sarcinile ce revin fiecăruia dintre aceștia se stabilesc, de comun acord, prin protocol.

#### ART. 33

Autoritățile administrației publice locale împreună cu Poliția rutieră au obligația de a reglementa circulația, parcare, staționarea și oprirea pe străzi a vehiculelor. Parcare în localități se asigură de către administrația publică locală în locuri special amenajate, în afară benzilor de circulație și a trotuarelor, amplasate de comun acord cu Poliția rutieră.

-----

Art. 33 a fost modificat de pct. 4 al art. I din LEGEA nr. 413 din 26 iunie 2002, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 490 din 9 iulie 2002, care completează art. I din ORDONANȚA nr. 79 din 30 august 2001, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 541 din 1 septembrie 2001, cu pct. 3<sup>1</sup>.

#### ART. 34

În zonele protejate ale localităților se va urmări descurajarea sau interzicerea circulației de tranzit, în condițiile legii, prin asigurarea unor trasee de deviere corespunzătoare, cu acordul administratorului drumului și al Poliției rutiere.

#### ART. 35

(1) În funcție de programele de transport aprobate de autoritățile competente, drumurile publice vor fi prevăzute, prin grija autorităților administrației publice locale, cu stații amenajate în afara platformei drumului, pentru oprirea vehiculelor care efectuează transport de persoane.

(2) Amplasarea stațiilor pentru oprirea vehiculelor care efectuează transport de persoane se stabilește de către autoritățile administrației publice locale cu avizul administratorului drumului și al poliției rutiere.

(3) Semnalizarea stațiilor pentru oprirea vehiculelor care efectuează transport de persoane și amenajarea acestora se asigură de către consiliile locale în intravilan și de către consiliile județene în extravilan, indiferent de categoria drumului, cu avizul administratorului drumului și al poliției rutiere.

(4) Locurile de parcare și spațiile pentru servicii vor fi dotate cu



utilități, inclusiv cu telefonie pentru apel de urgență, de către administratorul spațiului respectiv, conform categoriei funcționale a drumului public și normativelor în vigoare.

-----  
Art. 35 a fost modificat de pct. 13 al art. I din LEGEA nr. 198 din 9 iulie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 529 din 16 iulie 2015, care modifică pct. 14 al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

#### ART. 36

Pe drumurile publice se vor aplica măsuri de protecție a mediului, pe baza studiilor de impact al traficului asupra acestuia.

-----  
Art. 36 a fost modificat de pct. 4 al art. I din LEGEA nr. 413 din 26 iunie 2002, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 490 din 9 iulie 2002, care completează art. I din ORDONANȚA nr. 79 din 30 august 2001, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 541 din 1 septembrie 2001, cu pct. 3<sup>3</sup>.

#### ART. 37

(1) Pentru descongestionarea traficului în localități, protecția mediului și sporirea siguranței circulației pe rețeaua de drumuri expres, drumuri internaționale «E» și drumuri naționale se realizează variante ocolitoare, situate, de regulă, în afara intravilanului localităților, pe baza studiilor de trafic.

(2) Accesul spre variantele ocolitoare prevăzute la alin. (1) se realizează numai prin intermediul unor drumuri care debușează în intersecții amenajate corespunzător volumelor de trafic.

(3) După finalizarea variantelor ocolitoare ale localităților, sectoarele de drumuri naționale incluzând și lucrările de artă, amenajările și accesoriile aferente, situate în intravilanul localităților respective vor fi trecute prin hotărâre a Guvernului în proprietatea publică a unității administrativ-teritoriale pe teritoriul căreia se află, după caz.

(4) În termen de 15 zile de la publicarea hotărârii Guvernului prevăzute la alin. (3), în Monitorul Oficial al României, Partea I, consiliile județene sau, după caz, unitățile administrativ-teritoriale locale sunt obligate să preia drumurile menționate la alin. (3) prin proces-verbal de predare-preluare.

(5) În cazurile în care consiliile județene sau unitățile administrativ-teritoriale refuză preluarea drumurilor prevăzute la alin. (3), predarea operează de drept, cu toate obligațiile legale care decurg din aceasta.

(6) Se interzice deschiderea de căi de acces direct în variantele ocolitoare. Accesul la acestea se va face prin drumuri colectoare racordate la rețeaua de drumuri publice prin intersecții amenajate corespunzător volumelor de trafic.

(7) Prin excepție de la prevederile alin. (2), se pot deschide căi de acces direct în variantele ocolitoare pentru amenajările rutiere având destinația de parcuri securizate, care să asigure în condiții de securitate oprirea, staționarea și efectuarea timpilor de odihnă pentru utilizatorii drumurilor publice, în conformitate cu prevederile regulamentelor și directivelor Uniunii Europene în vigoare. Accesul la amenajările rutiere se va realiza respectând elementele geometrice prevăzute în normativele de proiectare în vigoare.

(8) Autoritățile administrației publice locale au obligația ca în documentațiile de urbanism să prevadă, cu acordul administratorului drumului, intersecțiile pentru accesul la variantele ocolitoare.

(9) Accesul la zonele funcționale din afara localităților care sunt în vecinătatea drumurilor de interes național se realizează numai prin drumuri colectoare, în care debușează drumul colector respectiv, construite de către investitori și/sau autoritățile administrației publice locale în condițiile stabilite de administratorul drumului.

-----  
Art. 37 a fost modificat de pct. 14 al art. I din LEGEA nr. 198 din 9 iulie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 529 din 16 iulie 2015, care modifică

pct. 15 al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

#### ART. 38

(1) Pe sectoarele de drumuri publice care traversează localități rurale, autoritățile administrației publice locale sunt obligate să întrețină șanțurile, rigolele, podețele, plantațiile, trotuarele, căile pietonale sau altele asemenea.

(2) Pe sectoarele de drum din afara localităților, obligațiile prevăzute la alin. (1) revin, după caz, administratorului drumului.

(3) Întreținerea drumurilor colectoare care asigură accesul de la proprietăți către drumurile de rang superior revine administratorilor drumurilor colectoare.

-----

Alin. (3) al art. 38 a fost modificat de pct. 15 al art. I din LEGEA nr. 198 din 9 iulie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 529 din 16 iulie 2015, care modifică pct. 16 al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

(4) Pe sectoarele de drumuri publice care traversează localități, unde pe partea carosabilă a drumului public circulă animale în grup, în turmă sau animale izolate, conducătorii acestora sunt obligați să asigure de îndată curățarea părții carosabile care a fost afectată de acestea. Constatarea și sancționarea neîndeplinirii acestor obligații revin autorităților administrației publice locale.

-----

Art. 38 a fost modificat de pct. 16 al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

#### ART. 39

(1) În vederea asigurării materialelor necesare construirii, modernizării, reparării și întreținerii drumurilor publice, administratorii pot deschide și exploata cariere, balastiere și altele asemenea și pot organiza activități și servicii specializate, în condițiile legii.

(2) Se interzic extragerea produselor de balastieră și amenajarea de stații de sortare din albia râurilor la distanță mai mică de 1 km în amonte, respectiv 2 km în aval de poduri.

-----

Alin. (2) al art. 39 a fost introdus de pct. 17 al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

(3) Se interzice efectuarea de lucrări de construcție și/sau amenajare la distanță mai mică de 1 km în amonte, respectiv 2 km în aval de poduri fără acordul administratorului drumului pe care este amplasat podul.

-----

Alin. (3) al art. 39 a fost introdus de pct. 17 al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

(4) Este interzisă executarea de lucrări în albie la distanță mai mică de 1 km în amonte, respectiv 2 km în aval de poduri, care conduc la coborârea talvegului în zona podurilor, fără acordul administratorului drumului pe care este amplasat podul.

-----

Alin. (4) al art. 39 a fost introdus de pct. 17 al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

-----

Art. 39 a fost modificat de pct. 5 al art. I din LEGEA nr. 413 din 26 iunie 2002, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 490 din 9 iulie 2002, care completează art. I din ORDONANȚA nr. 79 din 30 august 2001, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 541 din 1 septembrie 2001, cu pct. 4<sup>2</sup>.

Secțiunea a IV-a

Condiții de exploatare a drumurilor

#### ART. 40

(1) Drumurile trebuie să fie semnalizate și menținute în stare tehnică corespunzătoare desfășurării traficului în condiții de siguranță de către administratorul drumului. În perioadele în care pe sectoarele de drum se desfășoară lucrări de întreținere, reparații, modernizare, reabilitare sau consolidare, această responsabilitate revine executantului lucrării.

(2) Masele totale maxime admise, masele maxime admise pe axe, dimensiunile maxime admise și caracteristicile conexe pentru vehiculele rutiere admise în circulație pe fiecare categorie de drum public sunt prevăzute în anexele nr. 2 și 3.

(3) Masele și dimensiunile maxime admise pe un drum, prevăzute în anexele nr. 2 și 3, se mențin pe sectoarele drumului respectiv pe toată durata în care se execută lucrări de întreținere, reparații, modernizare, reabilitare sau consolidare.

-----

Alin. (3) al art. 40 a fost modificat de pct. 16 al art. I din LEGEA nr. 198 din 9 iulie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 529 din 16 iulie 2015, care modifică pct. 18 al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

(4) Lista drumurilor publice cu masele maxime admise în circulație și caracteristicile conexe ale vehiculelor rutiere pentru care masele și dimensiunile maxime admise sunt cele pentru categoriile de drum prevăzute în anexele nr. 2 și 3 se stabilește și se actualizează prin ordin al ministrului transportului pentru drumurile de interes național și prin ordin al ministrului dezvoltării regionale și administrației publice pentru drumurile de interes județean și de interes local și se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

-----

Alin. (4) al art. 40 a fost modificat de pct. 16 al art. I din LEGEA nr. 198 din 9 iulie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 529 din 16 iulie 2015, care modifică pct. 18 al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

-----

Art. 40 a fost modificat de alin. (4) al art. 18, Cap. II din ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 86 din 17 decembrie 2014, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 920 din 17 decembrie 2014, prin înlocuirea sintagmei "ordin al ministrului transporturilor sau ordin al secretarului de stat care conduce Departamentul pentru Proiecte de Infrastructură, Investiții Străine, Parteneriat Public-Privat și Promovarea Exporturilor" cu sintagma "ordin al ministrului transporturilor".

#### ART. 40<sup>1</sup>

Tarifele prevăzute de prezenta ordonanță se constituie ca venituri proprii pentru proiectarea, administrarea, exploatarea, întreținerea, repararea și modernizarea drumurilor publice, astfel:

a) ale administratorului drumului pe care se circulă, pentru tarifele suplimentare de utilizare;

b) ale administratorului drumurilor de interes național, pentru tarifele suplimentare de acces;

c) ale administratorului drumului care a emis acordul prealabil și autorizația de amplasare și/sau de acces în zona drumului pentru amplasarea, accesul și utilizarea zonei drumului.

-----

Art. 40<sup>1</sup> a fost introdus de pct. 17 al art. I din LEGEA nr. 198 din 9 iulie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 529 din 16 iulie 2015, care introduce pct. 18<sup>1</sup> al art. I din ORDONANȚA nr. 7 din 29 ianuarie 2010, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 70 din 30 ianuarie 2010.

#### ART. 41

(1) Este interzisă circulația pe drumurile publice a vehiculelor rutiere, înmatriculate sau înregistrate în România sau în alte state, cu depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime

admise în circulație prevăzute în anexele nr. 2 și 3.

(2) Prin excepție de la prevederile alin. (1), circulația pe drumurile publice a vehiculelor rutiere, înmatriculate sau înregistrate în România sau în alte state, cu depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau a dimensiunilor maxime admise prevăzute în anexele nr. 2 și 3, se poate efectua numai în baza autorizației speciale de transport, denumită în continuare AST, eliberată în prealabil, fără discriminare, în condițiile stabilite prin norme privind autorizarea și desfășurarea circulației vehiculelor rutiere cu mase și/sau dimensiuni care depășesc limitele maxime admise, aprobate prin ordin comun al ministrului transporturilor, al ministrului dezvoltării regionale și administrației publice și al ministrului afacerilor interne.

(3) AST este documentul prin care administratorul drumului stabilește traseul ce urmează a fi parcurs, condițiile de efectuare a transportului și tarifele datorate.

(4) AST se eliberează de administratorul drumului pe care se circulă. Prin excepție, AST se eliberează de administratorul drumurilor de interes național și pentru alte categorii de drumuri care nu sunt în administrarea sa și care fac parte din traseu împreună cu categoria drumurilor de interes național, în condițiile stabilite prin normele prevăzute la alin. (2).

(5) AST este documentul necesar pentru circulația vehiculelor rutiere cu depășiri ale maselor maxime admise și/sau ale dimensiunilor maxime admise, valabil pentru numerele de înmatriculare sau de înregistrare a vehiculelor, pentru caracteristicile tehnice, traseul, sensul, perioada și condițiile de circulație înscrise în AST.

(6) AST se eliberează pentru:

a) transporturi a căror încărcătură este indivizibilă. Prin încărcătură indivizibilă se înțelege încărcătura care, în scopul transportului rutier, nu poate fi divizată în două sau mai multe încărcături fără cheltuieli nejustificate sau fără riscul deteriorării și care, din cauza dimensiunilor și masei sale, nu poate fi transportată de un autovehicul, o remorcă, un tren rutier sau un vehicul articulat astfel încât acesta să respecte masele și/sau dimensiunile maxime admise;

b) vehicule care depășesc constructiv masele și/sau dimensiunile maxime admise;

c) transporturi de mărfuri care nu sunt indivizibile, dacă este depășită cel puțin una dintre masele sau dimensiunile maxime admise și sunt îndeplinite, cumulativ, următoarele condiții:

(i) masa totală să fie de cel mult 50,0 tone;

(ii) masa pe axe să nu depășească masa maximă ce poate fi autorizată, prevăzută la alin. (8);

(iii) lungimea să nu depășească cu mai mult de 3,0 metri lungimea maximă admisă;

(iv) lățimea să nu depășească 3,0 metri;

(v) să nu fie depășită înălțimea maximă admisă;

d) transporturi pentru care nu se depășesc masele maxime autorizate constructiv ale vehiculelor.

(7) Pe lângă încărcătură indivizibilă se pot transporta și alte tipuri de încărcături, dacă nu se depășește masa maximă ce poate fi autorizată pe axe prevăzută la alin. (8).

(8) Masele maxime pe axe care pot fi autorizate pot depăși în circulație masele maxime admise pe axe cu cel mult:

a) 3,5 tone, pentru axa simplă;

b) 6,0 tone, pentru axa dublă (tandem);

c) 7,0 tone, pentru axa triplă (tridem).

(9) AST se poate elibera și pentru vehiculele care depășesc masele pe axe prevăzute la alin. (8), dacă se transportă mărfuri indivizibile pentru care nu există posibilitatea tehnică de efectuare a transportului, care să respecte masele maxime pe axe conform alin. (8), în baza unui proiect de transport.

(10) Proiectul de transport se întocmește dacă este îndeplinită cel puțin una

dintre următoarele condiții:

a) masa totală mai mare sau egală cu 120 tone, pentru traversarea lucrărilor de artă proiectate pentru clasa E de încărcare, conform standardelor tehnice în vigoare;

b) masa totală mai mare sau egală cu 100 tone, pentru traversarea lucrărilor de artă proiectate pentru clasa I de încărcare, conform standardelor tehnice în vigoare;

c) masa totală mai mare sau egală cu 80 tone, pentru traversarea lucrărilor de artă proiectate pentru clasa II de încărcare, conform standardelor tehnice în vigoare;

d) masele pe axe mai mari decât cele prevăzute la alin. (8), condiționat de respectarea prevederilor alin. (9);

e) dacă există restricții de circulație ale căror valori sunt mai mici decât masa totală a transportului.

(11) Studiul de traseu se întocmește dacă este îndeplinită cel puțin una dintre următoarele condiții:

a) lungime mai mare sau egală cu 50,0 metri, pentru drumurile reabilitate și cele nereabilitate;

b) lungime mai mare sau egală cu 40,0 metri, pentru drumurile modernizate;

c) lungime mai mare sau egală cu 25,0 metri, pentru drumurile pietruite;

d) lățime mai mare sau egală cu 7,0 metri, pentru drumurile reabilitate;

e) lățime mai mare sau egală cu 6,0 metri, pentru drumurile nereabilitate;

f) lățime mai mare sau egală cu 5,0 metri, pentru drumurile modernizate;

g) lățime mai mare sau egală cu 4,0 metri, pentru drumurile pietruite;

h) înălțime mai mare sau egală cu 5,0 metri;

i) lungime mai mare sau egală cu 30,0 metri și lățime mai mare sau egală cu 5,0 metri, pentru drumurile reabilitate și pentru cele nereabilitate;

j) lungime mai mare sau egală cu 25,0 metri și lățime mai mare sau egală cu 4,0 metri, pentru drumurile pietruite;

k) dacă există restricții de circulație ale căror valori sunt mai mici decât cele ale transportului;

l) dacă raza interioară sau raza exterioară a coroanei de virare a vehiculului este mai mare decât raza interioară sau raza exterioară a curbei.

(12) În proiectul de transport se vor menționa posibilitatea și condițiile de circulație și pentru celelalte mase și/sau dimensiuni care depășesc limitele maxime admise și sunt mai mici decât cele prevăzute la alin. (10).

(13) În studiul de traseu se vor menționa posibilitatea și condițiile de circulație și pentru celelalte valori care depășesc dimensiunile maxime admise și sunt mai mici decât cele prevăzute la alin. (11).

(14) Condițiile pentru întocmirea proiectului de transport și studiului de traseu pot fi modificate prin normele prevăzute la alin. (2).

(15) Proiectul de transport și studiul de traseu se întocmesc în condițiile stabilite prin normele prevăzute la alin. (2) și constituie anexa la AST.

(16) Circulația vehiculelor cu nerespectarea numerelor de înmatriculare sau de înregistrare ale vehiculelor, a caracteristicilor tehnice, a traseului, a sensului, a perioadei înscrise în AST se consideră circulație fără AST.

(17) În cazul circulației cu depășiri ale maselor și/sau dimensiunilor maxime admise fără AST ori cu nerespectarea AST, responsabilitatea revine, după caz:

a) operatorului de transport rutier, astfel cum acesta este înscris în documentele de transport;

b) persoanei fizice sau juridice care folosește vehiculul în baza unui alt drept decât dreptul de proprietate, în situația în care operatorul de transport rutier nu poate fi identificat din documentele de transport;

c) deținătorului vehiculului rutier, în cazul în care persoanele prevăzute la lit. a) și b) nu pot fi identificate;

d) conducătorului auto, în cazul în care persoanele prevăzute la lit. a), b) și c) nu pot fi identificate;

e) expeditorului, conform responsabilităților care îi revin în baza

prevederilor legale în vigoare.

(18) Circulația vehiculelor cu depășiri ale maselor și/sau dimensiunilor maxime admise pentru care s-au eliberat AST-uri este interzisă în zilele de sâmbătă, duminică, în zilele premergătoare zilelor de sărbătoare legală și în zilele de sărbătoare legală, între orele 6,00 și 22,00. Prin excepție, emitentul AST poate autoriza circulația vehiculelor în perioadele restricționate, în condițiile stabilite prin normele prevăzute la alin. (2).

(19) Lucrările de amenajare sau de consolidare a infrastructurii rutiere, de modificare a instalațiilor aeriene sau subterane, precum și orice alte lucrări necesare efectuării transporturilor cu depășiri ale maselor și/sau dimensiunilor maxime admise, cuprinse în proiectul de transport sau în studiul de traseu prevăzut la alin. (15), revin persoanei fizice sau persoanei juridice înscrise în AST.

(20) Execuția lucrărilor prevăzute la alin. (19) se aprobă de administratorul drumului respectiv, în condițiile stabilite prin normele prevăzute la alin. (2).

(21) Pentru vehiculele prevăzute la alin. (2) se aplică tarife suplimentare de utilizare a drumurilor calculate în funcție de masa totală, de masele pe axe, de dimensiunile rezultate la transport, de categoria drumului și de lungimea traseului care urmează să fie parcurs.

(22) Tarifele prevăzute la alin. (21) și excepțiile de la plata acestora se stabilesc de administratorii drumurilor publice și se aprobă:

- a) prin ordin al ministrului transporturilor, pentru drumurile de interes național;
- b) prin hotărâre a consiliilor județene, pentru drumurile de interes județean;
- c) prin hotărâre a consiliilor locale, cu avizul consiliilor județene, pentru drumurile de interes local;
- d) prin hotărâre a Consiliului General al Municipiului București, în cazul drumurilor de interes local din municipiul București;
- e) prin hotărâre a consiliului local sau prin hotărâre a Consiliului General al Municipiului București, după caz, pentru drumurile naționale care traversează municipiile, inclusiv reședințele de județ, la care nivelul maxim al tarifelor este cel stabilit prin ordinul prevăzut la lit. a).

(23) Vehiculul care circulă cu depășirea maselor și/sau a dimensiunilor maxime admise trebuie să fie precedat de un autovehicul de însoțire autorizat, dacă este îndeplinită cel puțin una dintre următoarele condiții:

- a) lățime mai mare de 3,2 metri și mai mică sau egală cu 4,5 metri;
- b) lungime mai mare de 25,0 metri și mai mică sau egală cu 30,0 metri;
- c) înălțime mai mare de 4,5 metri;
- d) masă totală mai mare de 80,0 tone.

(24) Pentru situațiile prevăzute la alin. (23) lit. a) și b), vehiculul care asigură însoțirea pe autostrăzi va circula în spate.

(25) Vehiculul care circulă cu depășirea masei totale și/sau dimensiunilor maxime admise trebuie să fie însoțit de două autovehicule de însoțire autorizate, care să circule unul în fața și celălalt în spatele acestuia, dacă este îndeplinită cel puțin una dintre următoarele condiții:

- a) lățime mai mare de 4,5 metri;
- b) lungime mai mare de 30,0 metri;
- c) înălțime mai mare de 4,5 metri sau masă totală mai mare de 80,0 tone, dacă vehiculul circulă pe autostrăzi.

(26) Vehiculul care circulă cu depășirea maselor și/sau dimensiunilor maxime admise trebuie să fie însoțit suplimentar de un echipaj al poliției rutiere, dacă este îndeplinită cel puțin una dintre următoarele condiții:

- a) lățime mai mare de 5,0 metri;
- b) lungime mai mare de 40,0 metri;
- c) înălțime mai mare de 5,0 metri;
- d) masă totală mai mare de 80,0 tone.

(27) În situația în care două sau mai multe vehicule cu depășiri ale maselor

și/sau dimensiunilor maxime admise circulă în convoi, lungimea acestuia nu va depăși 75 metri.

(28) Lungimea convoiului prevăzut la alin. (27) se calculează prin însumarea lungimilor vehiculelor componente și a unei distanțe de câte 10 metri între ele.

(29) Convoiul prevăzut la alin. (27) trebuie să fie însoțit de două autovehicule de însoțire autorizate care să circule unul în fața și celălalt în spatele acestuia, precum și de un echipaj al poliției rutiere.

(30) În situațiile prevăzute la alin. (27) se eliberează AST pentru fiecare vehicul în parte cu nominalizarea tuturor numerelor de înmatriculare ale vehiculelor care alcătuiesc convoiul.

(31) Vehiculele care circulă cu depășirea maselor și/sau a dimensiunilor maxime admise trebuie să fie echipate cu lămpile d

## ANEXA 1

### Limitele zonei drumului

a) Zonele de siguranță ale drumurilor sunt cuprinse de la limita exterioară a amprizei drumului până la:

- 1,50 m de la marginea exterioară a șanțurilor, pentru drumurile situate la nivelul terenului;
- 2,00 m de la piciorul taluzului, pentru drumurile în rambleu;
- 3,00 m de la marginea de sus a taluzului, pentru drumurile în debleu cu înălțimea până la 5,00 m inclusiv;
- 5,00 m de la marginea de sus a taluzului, pentru drumurile în debleu cu înălțimea mai mare de 5,00 m.

b) Zonele de siguranță ale podului, care includ și suprafețe de teren aflate sub pod, sunt:

- 10,00 m de la limita exterioară a racordării podului cu terasamentul, pentru podurile fără lucrări de apărare a malurilor (rampa de acces face parte integrantă din pod);
- la limita exterioară a lucrărilor de apărare a malurilor, pentru podurile la care aceste apărări au o lungime mai mare de 10 m (rampa de acces face parte integrantă din pod).

c) Zonele de siguranță ale drumurilor cu versanți (defilee) cu înălțimea mai mare de 30 m se consideră la partea superioară a taluzului versantului.

d) Zonele de protecție sunt cuprinse între marginile exterioare ale zonelor de siguranță și marginile zonei drumului, conform tabelului următor:

| Categoria drumului                                                                          | Autostrăzi | Drumuri   | Drumuri  | Drumuri  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------|----------|----------|
|                                                                                             |            | naționale | județene | comunale |
| Distanța de la marginea exterioară a zonei de siguranță până la marginea zonei drumului (m) | 50         | 22        | 20       | 18       |

e) Zona drumului reprezintă distanța de la axul drumului până la marginea exterioară a zonei de protecție.

-----  
Anexa 1 a fost înlocuită cu anexa 1 din LEGEA nr. 198 din 9 iulie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 529 din 16 iulie 2015, potrivit art. II din același act normativ.

## ANEXA 2

### Mase și dimensiuni maxime admise în circulație și caracteristicile conexe ale vehiculelor rutiere

Clasificarea drumurilor din punctul de vedere al maselor și dimensiunilor maxime admise:

R = drumuri reabilitate;

NR = drumuri nereabilitate;

M = drumuri modernizate;

P = drumuri pietruite.

Prin vehicul se înțelege orice autovehicul rutier având cel puțin două axe sau un ansamblu format dintr-un autovehicul și semiremorca sau remorca tractată de acesta.

\*Font 9\*

|      |                                                                       | R     | NR    | M     | P     |
|------|-----------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| 0.   |                                                                       | 1.    | 2.    | 3.    | 4.    |
| 1.   | DIMENSIUNI MAXIME ADMISE (în metri)                                   |       |       |       |       |
| 1.1. | Lungime                                                               |       |       |       |       |
|      | Autovehicul, altul decât autobuz                                      | 12,00 | 12,00 | 12,00 | 12,00 |
|      | Remorcă                                                               | 12,00 | 12,00 | 12,00 | 12,00 |
|      | Vehicul articulat                                                     | 16,50 | 16,50 | 16,50 | 16,50 |
|      | Tren rutier                                                           | 18,75 | 18,75 | 18,75 | 18,75 |
|      | Autobuz cu două axe                                                   | 13,50 | 13,50 | 13,50 | 13,50 |
|      | Autobuz cu mai mult de două axe                                       | 15,00 | 15,00 | 15,00 | 15,00 |
|      | Autobuz cu remorcă                                                    | 18,75 | 18,75 | 18,75 | 18,75 |
|      | Autobuz articulat                                                     | 18,75 | 18,75 | 18,75 | 18,75 |
| 1.2. | Lățime                                                                |       |       |       |       |
| a)   | Orice vehicul, cu excepția celor frigorifice având caroseria izotermă | 2,55  | 2,55  | 2,55  | 2,55  |
| b)   | Vehicul frigorific având caroseria izotermă                           | 2,60  | 2,60  | 2,60  | 2,60  |
| 1.3. | Înălțime (orice vehicul)                                              | 4,00  | 4,00  | 4,00  | 4,00  |



|        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |       |       |       |       |  |  |
|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|--|--|
| 1.4.   | Suprastructurile demontabile și unitățile de transport standardizate, cum ar fi containerele, vor respecta dimensiunile precizate la pct. 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 și 4.4.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |       |       |       |       |  |  |
| 1.4.a. | Dacă în spatele autobuzului sunt montate dispozitive detașabile exterioare, cum ar fi cutiile pentru schiuri, lungimea autovehiculului, inclusiv aceste dispozitive, nu trebuie să depășească lungimea maximă prevăzută la pct.1.1.                                                                                                                                                                                                                                                                             |       |       |       |       |  |  |
| 1.5.   | Toate autovehiculele sau ansamblurile de vehicule trebuie să aibă posibilitatea de a întoarce într-o coroană circulară cu rază exterioară de 12,5 m și o rază interioară de 5,3 m.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |       |       |       |       |  |  |
| 1.5.a. | Cerințe suplimentare pentru autobuze<br><br>Cu vehiculul în staționare, prin trasarea unei linii pe sol, se fixează un plan vertical tangent la latura vehiculului plasată peste cercul exterior. În cazul unui vehicul articulat, cele două părți rigide ale acestuia trebuie să fie în același aliniament cu planul. Atunci când vehiculul intră, după o traiectorie liniară, pe suprafața descrisă la pct. 1.5, nicio parte a vehiculului nu trebuie să depășească acest plan vertical cu mai mult de 0,6 m. |       |       |       |       |  |  |
| 1.6.   | Distanța maximă între axa pivotului de cuplare al semiremorcii și partea din spate a semiremorcii                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 12,00 | 12,00 | 12,00 | 12,00 |  |  |
| 1.7.   | Distanța maximă măsurată paralel cu axa longitudinală a trenului rutier din punctul extern aflat cel mai în față al zonei de încărcare, din spatele cabinei, până la punctul cel mai din spate al remorcii din ansamblu, minus distanța din partea din spate a autovehiculului și partea din față a remorcii                                                                                                                                                                                                    | 15,65 | 15,65 | 15,65 | 15,65 |  |  |
| 1.8.   | Distanța maximă măsurată paralel cu axa longitudinală a trenului rutier din punctul extern aflat cel mai în față al zonei de încărcare, din spatele cabinei, până la punctul cel mai din spate al remorcii din ansamblu                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 16,40 | 16,40 | 16,40 | 16,4  |  |  |
| 2.     | MASA TOTALĂ MAXIMĂ ADMISĂ A VEHICULULUI (în tone)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |       |       |       |       |  |  |
| 2.1.   | Vehicule care fac parte dintr-un ansamblu de vehicule                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |       |       |       |       |  |  |
| 2.1.1. | Remorcă cu două axe                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 18,00 | 17,00 | 17,00 | 16,00 |  |  |
| 2.1.2. | Remorcă cu 3 axe                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 24,00 | 22,00 | 22,00 | 20,00 |  |  |
| 2.2.   | Ansamblu de vehicule                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |       |       |       |       |  |  |
| 2.2.1. | Tren rutier cu 5 sau 6 axe                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |       |       |       |       |  |  |
| a)     | Autovehiculul cu două axe cu remorcă cu 3 axe                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 40,00 | 40,00 | 40,00 | 38,00 |  |  |
| b)     | Autovehicul cu 3 axe cu remorcă cu două sau 3 axe                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 40,00 | 40,00 | 40,00 | 38,00 |  |  |
| 2.2.2. | Vehicul articulat cu 5 sau 6 axe                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |       |       |       |       |  |  |
| a)     | Autovehicul cu două axe cu semiremorcă cu 3 axe                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 40,00 | 40,00 | 40,00 | 38,00 |  |  |
| b)     | Autovehicul cu 3 axe cu semiremorcă cu două sau 3 axe                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 40,00 | 40,00 | 40,00 | 38,00 |  |  |

|          |                                                                                                                                                    |                    |                    |       |       |
|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|-------|-------|
| c)       | Autovehicul cu 3 axe cu semiremorcă cu două sau 3 axe care transportă un container ISO de 40 de picioare într-o operațiune de transport combinat   | 44,00              | 42,00              | 40,00 | 40,00 |
| 2.2.3.   | Tren rutier cu 4 axe compus dintr-un autovehicul cu două axe și o remorcă cu două axe                                                              | 36,00              | 36,00              | 36,00 | 34,00 |
| 2.2.4.   | Vehicul articulat cu 4 axe compus dintr-un autovehicul cu două axe și o semiremorcă cu două axe, dacă distanța (d) dintre axele semiremorcii este: |                    |                    |       |       |
| 2.2.4.1. | mai mare sau egală cu 1,3 m, dar mai mică sau egală cu 1,8 m                                                                                       | 36,00              | 36,00              | 36,00 | 34,00 |
| 2.2.4.2. | mai mare de 1,8 m                                                                                                                                  | 36,00*)            | 36,00              | 36,00 | 34,00 |
| 2.3.     | Autovehicule                                                                                                                                       |                    |                    |       |       |
| 2.3.1.   | Autovehicul cu două axe                                                                                                                            | 18,00              | 17,00              | 16,00 | 16,00 |
| 2.3.2.   | Autovehicul cu 3 axe                                                                                                                               | 25,00/<br>26,00**) | 22,00/<br>24,00**) | 22,00 | 22,00 |
| 2.3.3.   | Autovehicul cu 4 axe, dintre care două axe de direcție                                                                                             | 30,00/<br>32,00**) | 30,00              | 30,00 | 28,00 |
| 2.4.     | Autobuz articulat cu 3 axe                                                                                                                         | 28,00              | 28,00              | 26,00 | 26,00 |
| 3.       | MASA MAXIMĂ ADMISĂ PE AXE (în tone)                                                                                                                |                    |                    |       |       |
| 3.1.     | Axa simplă                                                                                                                                         |                    |                    |       |       |
|          | Axa simplă nemotoare                                                                                                                               | 10,00              | 10,00              | 8,00  | 7,50  |
| 3.2.     | Axa dublă (tandem) a remorcilor și semiremorcilor                                                                                                  |                    |                    |       |       |
|          | Suma maselor pe axele componente, dacă distanța (d) dintre ele este:                                                                               |                    |                    |       |       |
| 3.2.1.   | mai mică de 1,0 m ( $d < 1,0$ m)                                                                                                                   | 11,00              | 11,00              | 11,00 | 11,00 |
| 3.2.2.   | mai mare sau egală cu 1,0 m, dar mai mică de 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ m)                                                                         | 16,00              | 16,00              | 15,00 | 14,00 |
| 3.2.3.   | mai mare sau egală cu 1,3 m, dar mai mică de 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ m)                                                                         | 18,00              | 17,00              | 16,00 | 15,00 |
| 3.2.4.   | mai mare sau egală cu 1,8 m ( $1,8 \text{ m} \leq d$ )                                                                                             | 20,00              | 20,00              | 16,00 | 15,00 |
| 3.3.     | Axa triplă (tridem) a remorcilor și semiremorcilor                                                                                                 |                    |                    |       |       |
|          | Suma maselor pe axele componente, dacă distanța (d) dintre ele este:                                                                               |                    |                    |       |       |
| 3.3.1.   | mai mică sau egală cu 1,3 m ( $d \leq 1,3$ m)                                                                                                      | 21,00              | 21,00              | 19,00 | 16,50 |
| 3.3.2.   | mai mare de 1,3 m, dar mai mică sau egală cu 1,4 m ( $1,3 < d \leq 1,4$ m)                                                                         | 24,00              | 22,00              | 20,00 | 18,00 |
| 3.4.     | Axa simplă motoare                                                                                                                                 |                    |                    |       |       |
| 3.4.1.   | Axa motoare a vehiculelor la care se face referire la pct. 2.2.1 și 2.2.2                                                                          | 11,50              | 10,00              | 9,00  | 8,00  |
| 3.4.2.   | Axa motoare a vehiculelor la care se face referire la pct. 2.2.3, 2.2.4, 2.3 și 2.4                                                                | 11,50              | 10,00              | 9,00  | 8,00  |
| 3.5.     | Axa dublă (tandem) a autovehiculelor                                                                                                               |                    |                    |       |       |

|        |                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                    |                 |                 |               |
|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------|-----------------|---------------|
|        | Suma maselor pe axele componente, dacă distanța (d) dintre ele este:                                                                                                                                                                                                              |                    |                 |                 |               |
| 3.5.1. | mai mică de 1,0 m ( $d < 1,0$ m)                                                                                                                                                                                                                                                  | 11,50              | 10,00           | 10,00           | 10,00         |
| 3.5.2. | mai mare sau egală cu 1,0 m, dar mai mică de 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ m)                                                                                                                                                                                                        | 16,00              | 15,00           | 14,00/<br>15,00 | 13,00<br>***) |
| 3.5.3. | mai mare sau egală cu 1,3 m, dar mai mică de 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ m)                                                                                                                                                                                                        | 18,00/<br>19,00**) | 17,00/<br>18,00 | 16,00<br>***)   | 15,00         |
| 4.     | ALTE CONDIȚII CONSTRUCTIVE IMPUSE VEHICULELOR                                                                                                                                                                                                                                     |                    |                 |                 |               |
| 4.1.   | Pentru toate vehiculele<br>Masa suportată de axa motoare sau axele motoare ale unui vehicul ori ansamblu de vehicule va fi de cel puțin 25% din masa totală cu încărcătură a vehiculului sau ansamblului de vehicule, atunci când acestea sunt utilizate în trafic internațional. |                    |                 |                 |               |
| 4.2.   | Trenuri rutiere<br>Distanța dintre axa din spate a unui autovehicul și axa din față a remorcii va fi de cel puțin 3,0 m.                                                                                                                                                          |                    |                 |                 |               |
| 4.3.   | Masa maximă admisă în funcție de ampatament<br>Masa maximă admisă, exprimată în tone, a unui autovehicul cu 4 axe nu poate depăși de cinci ori distanța, exprimată în metri, dintre axele extreme ale autovehiculului.                                                            |                    |                 |                 |               |
| 4.4.   | Semiremorci<br>Distanța măsurată în plan orizontal între axa pivotului de cuplare și orice punct din partea frontală a semiremorcii nu trebuie să depășească 2,04 m.                                                                                                              |                    |                 |                 |               |

Axa dublă (tandem) - combinația de două axe având între ele o distanță de cel mult 1,8 m.

Axa triplă (tridem) - combinația de 3 axe având între ele distanța de cel mult 1,4 m, inclusiv.

Axă dublă (tandem) sau axă triplă (tridem) se consideră axa cu suspensie pneumatică, numai dacă toate axele componente sunt prevăzute cu suspensie pneumatică sau echivalentă acesteia.

Axă dublă (tandem) sau axă triplă (tridem) se consideră cu roți jumelate, numai dacă toate roțile axelor componente sunt jumelate.

\*) Plus o limită de 2 tone, atunci când masa totală maximă admisă a vehiculului motor este de 18 tone și masa maximă admisă a axei tandem a semiremorcii este de 20 tone și axa motoare este prevăzută cu roți jumelate și cu suspensie pneumatică sau echivalentă acesteia.

\*\*) Se aplică în cazul în care axa motoare este prevăzută cu roți jumelate și cu suspensie pneumatică sau echivalentă acesteia ori în cazul în care fiecare axă motoare este prevăzută cu roți jumelate și masa maximă a fiecărei axe nu depășește 9,5 tone.

\*\*\*) Se aplică în cazul în care axa este prevăzută cu suspensie pneumatică sau echivalentă acesteia, astfel cum a fost definită prin Reglementările privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2, aprobate prin Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 211/2003, cu modificările și completările ulterioare.

-----

Anexa 2 a fost înlocuită cu anexa 2 din LEGEA nr. 198 din 9 iulie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 529 din 16 iulie 2015, potrivit art. II din același act normativ.

### ANEXA 3

Mase și dimensiuni maxime admise în circulație și  
caracteristicile conexe ale vehiculelor rutiere,  
altele decât cele prevăzute în anexa nr. 2

Clasificarea drumurilor din punctul de vedere al maselor și dimensiunilor  
maxime admise:

R = drumuri reabilitate;

NR = drumuri nereabilitate;

M = drumuri modernizate;

P = drumuri pietruite.

Prin vehicul se înțelege orice autovehicul rutier având cel puțin două axe  
sau un ansamblu format dintr-un autovehicul și semiremorca sau remorca tractată  
de acesta.

\*Font 9\*

|          |                                                                          | R     | NR    | M     | P     |
|----------|--------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| 0.       |                                                                          | 1.    | 2.    | 3.    | 4.    |
| 1.       | DIMENSIUNI MAXIME ADMISE (în metri)                                      |       |       |       |       |
| 1.1.     | Lungime                                                                  |       |       |       |       |
|          | Autovehicul, altul decât autobuz                                         | 12,00 | 12,00 | 12,00 | 12,00 |
|          | Vehicul articulat                                                        | 16,50 | 16,50 | 16,50 | 16,50 |
|          | Tren rutier                                                              | 18,75 | 18,75 | 18,75 | 18,75 |
| 1.2.     | Lățime                                                                   |       |       |       |       |
| a)       | Orice vehicul, cu excepția celor<br>frigorifice având caroseria izotermă | 2,55  | 2,55  | 2,55  | 2,55  |
| b)       | Vehicul frigorific având caroseria<br>izotermă                           | 2,60  | 2,60  | 2,60  | 2,60  |
| 1.3.     | Înălțime (orice vehicul)                                                 | 4,00  | 4,00  | 4,00  | 4,00  |
| 2.       | Masa totală maximă admisă a vehiculului (în tone)                        |       |       |       |       |
| 2.1.     | Autovehicul                                                              |       |       |       |       |
| 2.1.1.   | Autovehicul cu 4 axe, altul decât cel<br>prevăzut în anexa nr. 2         | 30,00 | 30,00 | 30,00 | 28,00 |
| 2.1.2.   | Autovehicul cu mai mult de 4 axe                                         | 40,00 | 40,00 | 40,00 | 38,00 |
| 2.2.     | Ansamblu de vehicule                                                     |       |       |       |       |
| 2.2.1.   | Tren rutier                                                              |       |       |       |       |
| 2.2.1.1. | Autovehicul cu două axe cu remorcă cu<br>o axă                           | 28,00 | 28,00 | 26,00 | 26,00 |
| 2.2.1.2. | Autovehicul cu 3 axe cu remorcă cu o<br>axă                              | 35,00 | 35,00 | 35,00 | 33,00 |
| 2.2.1.3. | Autovehicul cu 4 axe cu remorcă cu o<br>axă                              | 40,00 | 40,00 | 40,00 | 38,00 |
| 2.2.1.4. | Autovehicul cu două axe cu remorcă cu                                    |       |       |       |       |

|          |                                                                            |       |       |       |       |
|----------|----------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|
|          | 4 axe                                                                      | 40,00 | 40,00 | 40,00 | 38,00 |
| 2.2.1.5. | Autovehicul cu 4 axe cu remorcă cu două axe                                | 40,00 | 40,00 | 40,00 | 38,00 |
| 2.2.1.6. | Tren rutier cu mai mult de 6 axe                                           | 40,00 | 40,00 | 40,00 | 38,00 |
| 2.2.2.   | Vehicul articulat                                                          |       |       |       |       |
| 2.2.2.1. | Autovehicul cu două axe cu semiremorcă cu o axă                            | 28,00 | 28,00 | 26,00 | 26,00 |
| 2.2.2.2. | Autovehicul cu 3 axe cu semiremorcă cu o axă                               | 35,00 | 35,00 | 35,00 | 33,00 |
| 2.2.2.3. | Autovehicul cu 4 axe cu semiremorcă cu o axă                               | 40,00 | 40,00 | 40,00 | 38,00 |
| 2.2.2.4. | Autovehicul cu două axe cu semiremorcă cu 4 axe                            | 40,00 | 40,00 | 40,00 | 38,00 |
| 2.2.2.5. | Vehicul articulat cu mai mult de 6 axe                                     | 40,00 | 40,00 | 40,00 | 38,00 |
| 3.       | Axă triplă (tridem) a autovehiculelor, nemotoare                           |       |       |       |       |
| 3.1.     | mai mică sau egală cu 1,3 m ( $d \leq 1,3$ m)                              | 21,00 | 21,00 | 19,00 | 16,50 |
| 3.2.     | mai mare de 1,3 m, dar mai mică sau egală cu 1,4 m ( $1,3 < d \leq 1,4$ m) | 24,00 | 22,00 | 20,00 | 18,00 |

Axă dublă (tandem) - combinația de două axe având între ele o distanță de cel mult 1,8 m.

Axă triplă (tridem) - combinația de 3 axe având între ele distanța de cel mult 1,4 m, inclusiv.

Axă dublă (tandem) sau axă triplă (tridem) se consideră axa cu suspensie pneumatică, numai dacă toate axele componente sunt prevăzute cu suspensie pneumatică sau echivalentă acesteia.

-----

Anexa 3 a fost înlocuită cu anexa 3 din LEGEA nr. 198 din 9 iulie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 529 din 16 iulie 2015, potrivit art. II din același act normativ.

#### ANEXA 4

##### Vitezele de proiectare pentru diferite clase tehnice ale drumurilor publice

| Clasa tehnică a drumurilor publice | Vitezele de proiectare, în km/h, în regiune |      |       |
|------------------------------------|---------------------------------------------|------|-------|
|                                    | șes                                         | deal | munte |
| I                                  | 140                                         | 120  | 100   |
| II                                 | 120                                         | 100  | 80    |
| III                                | 100                                         | 80   | 60    |
| IV                                 | 80                                          | 60   | 50    |

|   |    |    |    |
|---|----|----|----|
| V | 60 | 50 | 40 |
|---|----|----|----|

Vitezele de proiectare reduse pentru diferite clase tehnice  
ale drumurilor publice

| Clasa tehnică a<br>drumurilor publice | Vitezele de proiectare, în km/h, în regiune |      |       |
|---------------------------------------|---------------------------------------------|------|-------|
|                                       | șes                                         | deal | munte |
| I                                     | 120                                         | 100  | 80    |
| II                                    | 100                                         | 80   | 60    |
| III                                   | 80                                          | 60   | 50    |
| IV                                    | 60                                          | 60   | 40    |
| V                                     | 50                                          | 40   | 30    |

NOTE:

1. Viteza de proiectare este viteza care se alege la construcția unui drum nou, la modernizarea, consolidarea sau reabilitarea unui drum existent, în vederea determinării caracteristicilor geometrice care să permită fiecărui vehicul să poată circula cu viteza respectivă, în siguranță.

2. Viteza de proiectare redusă este viteza care poate fi redusă în cazuri excepționale pe sectoare de drum cu lungime limitată, în condiții grele de desfășurare a traseului și/sau acolo unde condițiile de mediu adiacente drumului o impun, în vederea neafectării resurselor istorice și estetice și pentru evitarea unor lucrări costisitoare, pe baza unui calcul tehnico-economic.

3. Încadrarea drumurilor publice în clase tehnice se stabilește prin norme tehnice, aprobate prin ordin al ministrului transporturilor.

-----  
Anexa 4 a fost înlocuită cu anexa 4 din LEGEA nr. 198 din 9 iulie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 529 din 16 iulie 2015, potrivit art. II din același act normativ.

ANEXA 5

Abrogată.

-----  
Anexa 5 a fost abrogată de art. III din LEGEA nr. 198 din 9 iulie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 529 din 16 iulie 2015.

-----