

ORDONANȚĂ Nr. 43/1997 din 28 august 1997 *** Republicată
privind regimul drumurilor

Text în vigoare începând cu data de 25 mai 2023

REALIZATOR: COMPANIA DE INFORMATICĂ NEAMȚ

Text actualizat prin produsul informatic legislativ LEX EXPERT în baza actelor normative modificatoare, publicate în Monitorul Oficial al României, Partea I, până la 25 mai 2023.

Act de bază

#B: Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 237 din 29 iunie 1998

Acte modificatoare

#M38: Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 40/2023

#M37: Legea nr. 86/2023

#M36: Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 2/2023

#M35: Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 136/2022

#M34: Legea nr. 198/2022**

#M33: Legea nr. 85/2022

#M32: Legea nr. 304/2021

#M31: Legea nr. 50/2021

#M30: Legea nr. 48/2020

#M29: Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 16/2020

#M28: Legea nr. 189/2019

#M27: Legea nr. 203/2018

#M26: Legea nr. 154/2018

#M25: Legea nr. 259/2017

#M24: Ordonanța Guvernului nr. 16/2017*, abrogată prin Legea nr. 50/2021 (**#M31**)

#M23: Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 55/2016

#M22: Legea nr. 198/2015

#M21: Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 86/2014

#M20: Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 11/2014

#M19: Legea nr. 71/2013

#M18: Legea nr. 161/2011

#M17: Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 8/2011

#M16: Ordonanța Guvernului nr. 5/2011

#M15: Ordonanța Guvernului nr. 7/2010

#M14: Legea nr. 130/2007

#M13: Legea nr. 10/2007

#M12: Ordonanța Guvernului nr. 38/2006

#M11: Legea nr. 98/2005

#M10: Ordonanța Guvernului nr. 21/2005

#M9: Legea nr. 47/2004

#M8: Legea nr. 227/2003

#M7: Ordonanța Guvernului nr. 26/2003

#M6: Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 1959/2002

#M5: Legea nr. 413/2002

#M4: Legea nr. 189/2002

#M3: Ordonanța Guvernului nr. 79/2001

#M2: Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 295/2000

#M1: Ordonanța Guvernului nr. 132/2000*, suspendată prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 295/2000 (**#M2**) și respinsă prin Legea nr. 189/2002 (**#M4**)

În lista de mai sus, actele normative marcate cu asterisc (*) sunt modificate, abrogate sau respinse și modificările efectuate prin aceste acte normative asupra Ordonanței Guvernului nr. 43/1997, republicată, nu mai sunt de actualitate.

Actele normative marcate cu două asteriscuri (**) se referă la derogări de la Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, sau conțin modificări/abrogări efectuate asupra acestor derogări.

Modificările și completările efectuate prin actele normative enumerate mai sus sunt scrise cu font italic. În fața fiecărei modificări sau completări este indicat actul normativ care a efectuat modificarea sau completarea respectivă, în forma **#M1**, **#M2** etc.

#B

CAPITOLUL 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 legătură cu drumurile publice. Administrarea drumurilor publice și private are ca obiect proiectarea, construirea, modernizarea, reabilitarea, repararea, întreținerea și exploatarea drumurilor.

#M5

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

#B

ART. 2

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

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

#M22

(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.*

#M33

(3^1) Drumurile pentru cicliști sunt căi de comunicație terestră din interiorul sau exteriorul localităților, proiectate și construite special pentru circulația cicliștilor, al căror traseu poate fi identic sau diferit de cel al drumurilor existente în zonă.

(3^2) După importanța lor, drumurile pentru cicliști pot fi de interes național, județean sau local, vor avea minimum două benzi de circulație, fiecare având o lățime de minimum 1,20 metri.

(3^3) Proiectarea, execuția și exploatarea drumurilor pentru cicliști, precum și semnalizarea lor vor respecta dispozițiile prezentei ordonanțe.

#M22

(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 deservește 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.

(5) *** Abrogat

#B

Secțiunea a II-a

Clasificarea și încadrarea drumurilor

#M5

ART. 3

Din punct de vedere al destinației drumurile se împart în:

#M15

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;

#M5

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.

#M5

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.

#B

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.**

#M22

ART. 5^1

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](#).

#M22

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 deservește proprietățile riverane, prevăzute cu două căi unidireționale 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:

#M38

(i) drumuri naționale care asigură legătura capitalei țării cu orașele reședință de județ, legăturile dintre acestea, legăturile cu obiectivele militare, astfel cum sunt definite la [art. 3](#) lit. h) din Legea nr. 122/2011 privind regimul armelor, dispozitivelor militare și munițiilor deținute de Ministerul Apărării Naționale și de forțele armate străine pe teritoriul României, cu modificările și completările ulterioare, precum și cu punctele de control pentru trecerea frontierei de stat a României;

#M22

(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.

#M33

(4¹) Drumurile pentru cicliști de interes național aparțin proprietății publice a statului și cuprind drumurile pentru cicliști care traversează localități aflate pe raza teritorială a cel puțin două județe.

#M22

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

#M38

(6) Drumurile care asigură legătura cu obiectivele militare, precum și cu punctele de control pentru trecerea frontierei de stat a României sunt exceptate de la prevederile alin. (2).

(7) Lista cu drumurile care asigură legătura cu obiectivele militare se aprobă prin ordin comun

al ministrului transporturilor și infrastructurii și al ministrului apărării naționale până la data de 31 iulie 2023 și se actualizează o dată la 3 ani.

#CIN

*) A se vedea și [art. V](#) din Legea nr. 198/2015 (**#M22**), articol reprodus în nota 2 de la sfârșitul textului actualizat.

#M33

ART. 6¹

Drumurile pentru cicliști se vor construi în urma unor studii de necesitate și cost-eficiență astfel:

a) în afara localităților pe un traseu diferit de cel al drumurilor publice existente sau paralel cu acestea, în funcție de rezultatul studiului;

b) în interiorul localităților dacă nu există piste pentru cicliști și nu s-a decis că aceasta este soluția cea mai fiabilă.

#M5

ART. 7

(1) 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 comună, 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 comună;

c) reședințe de comună.

#M33

(2) Drumurile pentru cicliști de interes județean fac parte din proprietatea publică a județului și cuprind drumurile pentru cicliști care traversează localități aflate pe raza teritorială a aceluiași județ.

#M15

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, fundătură, uliță etc.;

#M33

d) drumurile pentru cicliști de interes local.

#M15

(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.

#B

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 legătură 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 legătură 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.**

#M22

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.*

#M15

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.*

#M30

(2) *Încadrarea unui drum sau unui segment de 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.*

#M22

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.*

#B

CAPITOLUL 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 elementele constructive ale drumului: parte carosabilă, trotuare, piste pentru cicliști, acostamente, șanțuri, rigole, taluzuri, șanțuri de gardă, ziduri de sprijin și alte lucrări de artă.

#M15

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 aliniament, sunt prevăzute în [anexa nr. 1](#).*

#B

(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, împrejmuiri sau plantații care să provoace înzăpezirea drumului sau să împiedice vizibilitatea pe drum;

#M15

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

#M22

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

#M22

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.

#M15

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.

#M22

(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.

#M15

(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.

#M22

(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 debușeze 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.

#M23

ART. 19¹

(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.

#B

Secțiunea a II-a

Administrarea drumurilor

#M22

ART. 20

Ministerul Transporturilor este organul administrației publice centrale care exercită prerogativele dreptului de proprietate publică a statului în domeniul drumurilor de interes național.

#M22

ART. 21

(1) Ministerul Transporturilor este administratorul drumurilor de interes național, direct sau prin Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - 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 Administrare a Infrastructurii Rutiere - 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. 22¹](#), lucrările de reparare, reabilitare sau modernizare se realizează de către Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A.

(10) Lucrările de reparare, întreținere, reabilitare sau modernizare a sectoarelor de drum care nu sunt prevăzute la alin. (2), în condițiile [art. 22¹](#), 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. 5¹](#).

(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.

#B

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 accesoriiile aferente, care vor fi în administrarea consiliilor locale respective.

#M22

ART. 22¹

(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.

#M30

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

#M22

(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.

#M38

ART. 22^{^2}

(1) Delegarea temporară a dreptului de administrare în condițiile art. 21 alin. (9) și ale art. 22^{^1} alin. (3) se face pe bază de protocol de delegare temporară a dreptului de administrare, cu indicarea expresă a începutului, respectiv încetării delegării temporare a dreptului de administrare, la solicitarea unității administrativ-teritoriale sau a administratorului drumului, după caz, încheiat între Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A., și unitățile administrativ-teritoriale, prin consiliile locale respective, ulterior emiterii acordului expres al unității administrativ-teritoriale respective.

(2) Delegarea temporară a dreptului de administrare prevăzută la alin. (1) are loc exclusiv pe durata realizării lucrărilor de reabilitare sau modernizare a sectoarelor de drum.

(3) La data încetării delegării temporare a dreptului de administrare, prevăzută la alin. (1), sectoarele de drum se predau pe bază de protocol de predare-preluare administratorului drumului.

(4) Protocoalele prevăzute la alin. (1) și (3) vor conține datele de identificare ale părților, obiectul protocolului, drepturi și obligații ale părților, starea tehnică și juridică a terenului, precum și orice alte informații pe care părțile le consideră necesare.

#B

ART. 23

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

Secțiunea a III-a

Proiectarea și execuția lucrărilor de drumuri

#M5

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.

#B

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.

#M5

ART. 26

Amplasarea unor obiective economice sau de altă natură, 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.

#M22

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 Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A., iar întreținerea curentă a suprastructurii drumurilor peste pasaj rămân în grija administratorului acestuia.

#M32

(4) Se interzice amplasarea mijloacelor de publicitate sau reclamă și a construcțiilor, cu excepția statuilor și a monumentelor, 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.

#M22

(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 parcărilor 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.

#B

ART. 28

Amenajarea intersecțiilor la același nivel între două 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.

#M15

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.

#M15

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.

#M26

(3) Trecerile la același nivel cu calea ferată ale tuturor drumurilor internaționale "E", precum și ale drumurilor naționale care prezintă un grad ridicat de risc de producere a accidentelor rutiere vor fi prevăzute cu bariere sau semibariere realizate de către administratorul căii ferate, cu avizul administratorului drumului și al poliției rutiere.

(4) Administratorul căii ferate este obligat să asigure vizibilitatea trecerilor la același nivel cu calea ferată prin curățarea vegetației pe o rază de 150 de metri măsurată din intersecție.

#B

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 deținătorului 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.

#M5

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 afara

benzilor de circulație și a trotuarelor, amplasate de comun acord cu Poliția rutieră.

#B

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.

#M29

ART. 34^{^1}

(1) La proiectarea sectoarelor noi de drumuri naționale și autostrăzi se va avea în vedere realizarea spațiilor de parcare, oprire și staționare.

(2) Spațiile de parcare adiacente drumurilor naționale și autostrăzilor vor fi prevăzute cu spații special amenajate pentru controlul prin cântărire al vehiculelor rutiere.

(3) Spațiile de parcare adiacente drumurilor naționale și autostrăzilor vor fi dotate cu recipiente pentru colectarea separată a deșeurilor municipale.

(4) Reglementările tehnice privind proiectarea și dotarea spațiilor de parcare, a locurilor de oprire și staționare, aferente drumurilor publice, se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor.

(5) Proiectele de reabilitare a sectoarelor de drumuri naționale existente vor avea în vedere și realizarea de noi spații de parcare, oprire și staționare.

#M22

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.

#M5

ART. 36

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

#M22

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 parcări 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.

#M37

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.

#M29

(1¹) În zona drumurilor cu versanți, unde este pericol de căderi de arbori pe partea carosabilă, în vederea protejării participanților la trafic, precum și a preîntâmpinării închiderii drumurilor, administratorul drumului ia următoarele măsuri:

a) înștiințarea ocolului silvic care are în administrare zona respectivă pentru tăierea arborilor ce prezintă pericol pentru participanții la trafic;

b) degajarea părții carosabile în cel mai scurt timp și înștiințarea ocolului silvic pentru emiterea formelor legale, în cazul căderii accidentale a arborilor pe partea carosabilă.

#M15

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

#M22

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

#M15

(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.

#M5

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.

#M15

(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.

(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.

(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.

#B

Secțiunea a IV-a

Condiții de exploatare a drumurilor

#M15

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](#).

#M22

(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.

(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.

#M25

(5) Vehiculele sau ansamblurile de vehicule echipate cu dispozitive aerodinamice care îndeplinesc cerințele prevăzute la alin. (6) și care sunt omologate conform legislației în vigoare pot depăși lungimile maxime prevăzute la pct. 1.1 din [anexele nr. 2 și 3](#), cu scopul de a permite atașarea unor asemenea dispozitive în spatele vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule. Vehiculele sau ansamblurile de vehicule echipate cu dispozitivele respective trebuie să fie conforme cu pct. 1.5 din [anexa nr. 2](#) și nicio depășire a lungimilor maxime nu poate conduce la o creștere a lungimii de încărcare a acestor vehicule sau ansambluri de vehicule.

(6) Înainte de introducerea lor pe piață, dispozitivele aerodinamice prevăzute la alin. (5) care depășesc 500 mm în lungime trebuie omologate de tip conform legislației în vigoare.

(7) Lungimile maxime admise prevăzute la pct. 1.1 din [anexele nr. 2 și 3](#) pot fi depășite, fără a se considera depășire de lungime, de către vehiculele sau ansamblurile de vehicule care îndeplinesc cerințele prevăzute la alin. (8), în cazul în care cabinele lor asigură performanțe aerodinamice sporite și eficiență energetică, precum și performanțe în materie de siguranță. Vehiculele sau ansamblurile de vehicule echipate cu astfel de cabine trebuie să fie conforme cu pct. 1.5 din [anexa nr. 2](#) și nicio depășire a limitelor maxime de lungime nu poate conduce la o creștere a capacității de încărcare a acestor vehicule.

(8) Înainte de a fi introduse pe piață, vehiculele prevăzute la alin. (7) sunt omologate în conformitate cu normele în vigoare.

#CIN

**) Reproducem mai jos prevederile [art. II](#) din Legea nr. 259/2017 ([#M25](#)).*

[#M25](#)

"ART. II

Prevederile [art. 40](#) alin. (5) din prezenta lege intră în vigoare la 2 ani după adoptarea propunerii legislative privind omologarea de tip a dispozitivelor aerodinamice, respectiv a autovehiculelor echipate cu astfel de cabine, prezentată de Comisia Europeană, și după adoptarea de către Comisie a actelor de punere în aplicare, în conformitate cu [art. 1](#) pct. 6 din Directiva UE 2015/719 a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2015 de modificare a Directivei 96/53/CE a Consiliului de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional, iar prevederile [art. 40](#) alin. (7) din prezenta lege intră în vigoare după 3 ani de la data transpunerii sau de la data adoptării propunerii legislative prezentate de Comisia Europeană, după caz, în conformitate cu [art. 1](#) pct. 6 din Directiva UE 2015/719."

[#M22](#)

[ART. 40^{^1}](#)

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.*

[#M22](#)

[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;

#M29

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:

#M36

(i) masa totală să nu depășească cu mai mult de 25% masa totală maximă admisă;

#M29

(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 3,20 metri;

(v) să nu fie depășită înălțimea maximă admisă;

#M22

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

#M29

e) valorile prevăzute la lit. c) pot fi modificate prin normele prevăzute la alin. (2).

#M22

(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 reabilite și cele nereabilite;

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 reabilite;

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

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;

#M29

h) înălțime mai mare sau egală cu 5,0 metri, dacă pe sectorul de drum ce urmează a fi parcurs sunt instituite restricții pentru înălțime, indiferent de valoarea restricției;

#M22

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.

#M29

l) *** Abrogată

#M22

(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) Convoitul 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 de semnalizare stabilite de [Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002](#) privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și cu dispozitive suplimentare reflectorizant-fluorescente în condițiile stabilite prin normele prevăzute la alin. (2).

(32) Autovehiculele de însoțire trebuie să respecte condițiile privind dotarea, stabilite prin [Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002](#), republicată, cu modificările și completările ulterioare, și pe cele stabilite prin normele prevăzute la alin. (2).

(33) Condițiile privind efectuarea însoțirii vehiculelor care circulă cu depășirea maselor și/sau dimensiunilor maxime admise se stabilesc prin normele prevăzute la alin. (2).

(34) Condițiile privind autorizarea operatorilor economici, a persoanelor și a autovehiculelor care efectuează însoțirea vehiculelor care circulă cu depășirea maselor și/sau dimensiunilor maxime admise se stabilesc prin normele prevăzute la alin. (2).

#CIN

*) A se vedea [Ordinul](#) ministrului transporturilor, al ministrului dezvoltării regionale și

administrației publice și al ministrului afacerilor interne nr. 1236/6509/126/2018 pentru aprobarea Normelor privind autorizarea și desfășurarea circulației vehiculelor rutiere cu mase și/sau dimensiuni ce depășesc masele și/sau dimensiunile maxime admise prevăzute în Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor.

**) A se vedea Ordinul ministrului transporturilor nr. 1836/2018 pentru aprobarea unor tarife aplicate de Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A.

#M22

ART. 41^{^1}

(1) Pentru vehiculele înmatriculate sau înregistrate în alte state, care fac obiectul prevederilor acordurilor rutiere bilaterale încheiate cu alte state, administratorul drumurilor de interes național aplică tarife suplimentare de acces la rețeaua de drumuri de interes național, în conformitate cu prevederile acordurilor bilaterale respective, încheiate cu statele în care sunt înmatriculate sau înregistrate vehiculele și coroborate cu reglementările naționale în vigoare. Tarifele suplimentare de acces la rețeaua de drumuri de interes național se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor*).

(2) În baza unei solicitări scrise a reprezentantului administratorului drumurilor de interes național, poliția de frontieră nu va permite intrarea ori ieșirea în/din România în cazul în care pentru vehiculele aflate în trafic internațional nu se respectă prevederile prezentei ordonanțe.

(3) Modalitatea de aplicare a prevederilor alin. (2) se stabilește prin ordin comun al ministrului transporturilor și al ministrului afacerilor interne.

#CIN

*) A se vedea Ordinul ministrului transporturilor nr. 1836/2018 pentru aprobarea unor tarife aplicate de Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A.

#M15

ART. 41^{^2}

Pentru determinarea caracteristicilor geometrice ale drumurilor, care să permită circulația vehiculelor în condiții de siguranță, proiectarea drumurilor noi, modernizarea, consolidarea sau reabilitarea drumurilor existente se realizează în funcție de vitezele de proiectare prevăzute în anexa nr. 4.

#M3

ART. 42 *** Abrogat

#B

ART. 43

Pe drumurile publice sunt interzise:

- a) competițiile sportive, fără avizul prealabil al administratorului drumului și al Poliției rutiere. Organizatorii poartă răspunderea și iau toate măsurile pentru siguranța traficului rutier și redarea ulterioară a drumului pentru circulația publică, în condițiile existente anterior organizării competiției;
- b) intrarea pe drum a vehiculelor cu noroi pe roți sau pe șenile, precum și pierderea, prin scurgere din vehicule, în timpul transportului, de materiale de construcție sau de alte materii;
- c) curățarea sau spălarea vehiculelor de pământ, de materiale sau de alte substanțe; aceasta se va realiza înainte de a pătrunde în drum și numai pe suprafețe special amenajate prin grija administratorului drumului;
- d) scurgerea lubrifianților, a unor produse inflamabile, toxice sau de altă natură;

#M22

e) ocuparea, sub orice formă, a părții carosabile, a acostamentului, a zonei de siguranță a podurilor, a stațiilor mijloacelor de transport în comun, a spațiilor de control sau serviciu ale administratorului drumului, a șanțurilor, a trotuarelor, a pistelor și a zonelor de siguranță ale drumului, precum și afectarea stării de curățenie a acestora;

#M15

f) circulația autovehiculelor pe acostamente, șanțuri, trotuare, pe spații de siguranță ale

drumurilor și podurilor, precum și pe banda de urgență sau mediană a autostrăzilor;

#B

g) circulația pe drumurile publice, modernizate, a vehiculelor cu pneuri cu cuie, cu șenile, fără bandaje de protecție, precum și transportul prin târâre a unor obiecte sau materiale; prin excepție este admisă circulația vehiculelor aparținând Ministerului Apărării Naționale sau Ministerului Administrației și Internelor, în cazul în care nu există posibilitatea evitării drumurilor publice modernizate, cu acordul și în condițiile stabilite de administratorul acestora;

#M15

h) degradarea totală sau parțială a platformei drumului, a elementelor care fac parte integrantă din drum;

#M22

i) degradarea și/sau distrugerea elementelor de siguranță ale drumului, a dotărilor și a dispozitivelor de semnalizare;

#M15

j) comerțul ambulant;

#M29

k) aruncarea și depozitarea deșeurilor în zona de siguranță a drumurilor și podurilor;

l) aruncarea și depozitarea deșeurilor în locurile de parcare, oprire și staționare, altele decât cele provenite din oprirea/staționarea participanților la trafic în locurile de parcare, oprire și staționare.

#M22

ART. 44

(1) Administratorii drumurilor pot institui restricții temporare, parțiale sau totale de circulație, pentru executarea unor lucrări, conform normelor stabilite prin ordin comun al ministrului transporturilor, al ministrului dezvoltării regionale și administrației publice și al ministrului afacerilor interne, cu informarea prealabilă, inclusiv asupra variantelor de rute alternative, a Ministerului Transporturilor, a poliției rutiere și a utilizatorilor.

(2) Pentru protecția unor sectoare de drumuri, administratorul acestora poate institui restricții de circulație, semnalizate corespunzător, privind categoriile de transport, viteză, perioadele și intervalele orare, masele și/sau dimensiunile maxime admise ale vehiculelor ce pot utiliza sectorul respectiv, în conformitate cu prevederile stabilite prin ordin comun al ministrului transporturilor sau al ministrului dezvoltării regionale și administrației publice, după caz, și al ministrului afacerilor interne, cu informarea prealabilă, inclusiv asupra variantelor de rute alternative, a Ministerului Transporturilor, a poliției rutiere și a utilizatorilor.

(3) Prevederile alin. (1) și (2) nu se aplică pentru restricțiile cauzate de forță majoră și condiții meteo deosebite.

#M15

(4) Se interzice blocarea sau amplasarea de obstacole de orice fel pe ampriza drumurilor publice, cu excepția cazurilor autorizate de administratorul drumului și de poliția rutieră și care vor fi semnalizate corespunzător.

#M22

(5) Informarea prealabilă a utilizatorilor prevăzută la alin. (1) și (2) se realizează de administratorii drumurilor publice prin mijloace mass-media și prin afișare pe site-ul propriu a datelor actualizate.

#M22

ART. 45

(1) În cazul în care drumurile deschise circulației publice sunt afectate de producerea unor situații de urgență sau în caz de forță majoră, administratorii acestora iau măsuri pentru închiderea sectoarelor de drum respective în vederea restabilirii circulației, informând cu privire la închiderea acestor sectoare, precum și la posibilele trasee ocolitoare.

(2) În cazul în care aplicarea măsurilor prevăzute la alin. (1) necesită ocuparea temporară a unor terenuri situate în zona drumului sau în afara acesteia, administratorul drumului respectiv

încheie procese-verbale cu autoritățile administrației publice locale și cu deținătorii terenurilor, urmând ca eventualele despăgubiri cuvenite celor afectați să se stabilească conform dispozițiilor legale în vigoare.

(3) În urma unor accidente rutiere, calamități naturale sau în alte cazuri de forță majoră, degajarea părții carosabile poate fi asigurată și de către Inspectoratul General pentru Situații de Urgență, la inițiativa acestuia.

(4) În cazul accidentelor rutiere care au avut drept consecințe și degradarea și/sau distrugerea elementelor care fac parte integrantă din drum, administratorul drumului va fi notificat de:

a) poliția rutieră cu privire la daunele consemnate în procesul-verbal de constatare;

b) societatea de asigurări emitentă a poliței de asigurare RCA sau CASCO, care instrumentează dosarul de daună.

(5) În cazul nerespectării de către societățile de asigurări a prevederilor alin. (4), administratorul drumului va sesiza Autoritatea de Supraveghere Financiară, în vederea sancționării acestora.

(6) Pentru situațiile prevăzute la alin. (4), administratorul drumului întocmește și transmite contravenientului și/sau a societății de asigurări, după caz, în termen de maximum 30 de zile de la data notificării prevăzute la alin. (4), un proces-verbal care va conține un deviz cu contravaloarea reparațiilor și/sau a daunelor produse, contravenientul/societatea de asigurări, după caz, având obligația să o achite în termen de 15 zile de la data primirii procesului-verbal.

(7) Prevederile alin. (6) se aplică și în cazul în care accidentul s-a produs ca urmare a nerespectării obligației de a dota autovehiculele cu anvelope de iarnă, cu lanțuri sau cu alte echipamente antiderapante omologate, pe sectoarele de drum pe care acestea sunt obligatorii.

(8) Contravenientul poate contesta procesul-verbal ce conține devizul cu contravaloarea reparațiilor și/sau a daunelor, conform prevederilor legale în vigoare.

#B

Secțiunea a V-a

Aprobarea amplasării de construcții și instalații în zona drumului public

#M22

ART. 46*)

(1) Pentru realizarea sau amplasarea în zona drumului public a panourilor publicitare, a oricăror construcții sau activități comerciale, căi de acces, amenajări sau instalații în orice scop, fără a periclita siguranța circulației, sunt obligatorii, pe lângă autorizația de construire, după caz, acordul prealabil și autorizația de amplasare și/sau de acces în zona drumului public, emise de administratorul drumului respectiv.

(2) Condițiile privind emiterea acordului prealabil, a autorizației de amplasare și/sau de acces în zona drumului public, a încheierii contractului pentru utilizare și acces în zona drumului public, precum și condițiile privind amplasarea construcțiilor, instalațiilor și panourilor publicitare în zona drumului, pe poduri, pasaje, viaducte și tuneluri rutiere se stabilesc prin norme specifice aprobate prin:

a) ordin al ministrului transporturilor, pentru drumurile de interes național, cu excepția sectoarelor de drumuri naționale situate în intravilanul municipiilor/reședințelor de județ care sunt în administrarea consiliilor locale;

b) hotărâre a consiliului județean, cu respectarea legislației în vigoare, pentru drumurile de interes județean;

c) hotărâre a consiliului local, cu avizul consiliului județean, pentru drumurile de interes local;

d) hotărâre a Consiliului General al Municipiului București, pentru drumurile din municipiul București.

(3) Obligația și responsabilitatea privind solicitarea acordului prealabil și a autorizației de amplasare și/sau de acces în zona drumului public, precum și responsabilitatea respectării acestora revin beneficiarului lucrărilor sau obiectivelor realizate ori amplasate în zona drumului public.

(4) În lipsa autorizației de amplasare și/sau de acces în zona drumului public, beneficiarul nu are dreptul să realizeze lucrările prevăzute la alin. (1). În caz contrar, administratorul drumului notifică beneficiarul lucrării/obiectivului să desființeze pe cheltuiala sa lucrările în termen de 5 zile de la data primirii notificării și să restabilească continuitatea elementelor geometrice în zona drumului deschis circulației publice. În cazul nerespectării acestui termen, administratorul drumului poate desființa lucrările prevăzute la alin. (1) sau poate închide căile de acces pe cheltuiala sa, urmând să facă demersuri pentru recuperarea cheltuielilor în conformitate cu reglementările în vigoare.

(5) Prevederile alin. (4) se aplică și în cazul nerespectării condițiilor prevăzute în autorizația de amplasare și/sau de acces în zona drumului public, precum și în cazul în care beneficiarul nu achită tariful pentru utilizarea și accesul în zona drumului.

(6) Este interzisă practicarea activităților comerciale de orice fel în ampriza drumului și în zona de siguranță a drumurilor de interes național situate în afara municipiilor/reședințelor de județ, cu excepția locurilor destinate acestui scop.

(7) Pentru practicarea activităților comerciale în afara zonei de siguranță de pe drumurile de interes național situate în afara municipiilor/reședințelor de județ este obligatorie obținerea autorizației de amplasare și/sau de acces în zona drumului public.

(8) Acordul prealabil și autorizația de amplasare și/sau de acces la zona drumului se emit pentru o anumită funcție și/sau destinație a obiectivului. Schimbarea funcției și/sau a destinației obiectivului de către titularul autorizației de amplasare și/sau de acces se realizează numai cu aprobarea administratorului drumului.

#M28

(9) Pentru amplasarea și accesul în zona drumului, beneficiarul, cu excepția operatorului economic care realizează serviciul public de interes național sau local, are obligația încheierii cu administratorul drumului public a contractului pentru utilizare și acces în zona drumului public cu plata tarifelor corespunzătoare. Persoanele fizice și juridice care utilizează zona drumului public exclusiv pentru acces la proprietăți nu sunt obligate la plata tarifelor pentru utilizare și acces în zona drumului.

#M22

(10) Contractul prevăzut la alin. (9) se încheie odată cu eliberarea autorizației de amplasare și/sau de acces în zona drumului public, cu excepția cazurilor în care utilizatorul este scutit de plata tarifelor pentru amplasarea și accesul în zona drumului.

(11) Autorizația de amplasare și/sau de acces în zona drumului public este valabilă pe toată durata existenței lucrării sau construcției, în condițiile respectării prevederilor alin. (8) și (9).

(12) Utilizarea căilor de acces, a refugiilor auto, a platformelor carosabile sau a altora asemenea, fără acordul prealabil și autorizația de amplasare și/sau de acces în zona drumului public, emise de administratorul drumului, este interzisă deținătorilor obiectivelor deservite de aceste amenajări.

(13) În cazul schimbării categoriei funcționale și administrativ-teritoriale a unui drum, amplasamentele și căile de acces existente pentru care a fost emisă autorizație de amplasare și/sau de acces la zona drumului pentru categoria de drum inițială, autorizația își păstrează valabilitatea dacă se respectă prevederile alin. (8) și (9).

(14) În cazul schimbării categoriei funcționale și administrativ-teritoriale a unui drum, amplasamentele și căile de acces existente pentru care nu a fost emisă autorizație de amplasare și/sau de acces la zona drumului pentru categoria de drum inițială trebuie autorizate în condițiile respectării prezentei ordonanțe.

#CIN

*) Derogări de la prevederile [art. 46](#) au fost acordate prin:

- [art. 18](#) din Legea nr. 198/2022 pentru modificarea și completarea unor acte normative în domeniul comunicațiilor electronice și pentru stabilirea unor măsuri de facilitare a dezvoltării rețelelor de comunicații electronice ([#M34](#)).

Precizăm că dispozițiile de derogare menționate mai sus sunt reproduse în nota D de la sfârșitul

textului actualizat.

#M22

ART. 47

(1) Pentru evitarea congestionării traficului în afara localităților se interzice amplasarea oricăror construcții care generează un trafic suplimentar la o distanță mai mică de 50,0 m de la marginea părții carosabile în cazul autostrăzilor, al drumurilor expres și al drumurilor internaționale "E", respectiv de 30,0 m pentru celelalte drumuri de interes național și județean. Prin construcții care generează trafic suplimentar se au în vedere unități productive, complexe comerciale, depozite angro, unități tip showroom, obiective turistice, cartiere rezidențiale, parcuri industriale, precum și orice alte obiective și/sau construcții asemănătoare în care se desfășoară activități economice.

(2) Căile de acces la autostrăzi se realizează conform prevederilor normativului de proiectare al autostrăzilor extraurbane și reglementărilor administratorului drumului.

(3) Pe rețeaua de drumuri expres și autostrăzi se pot deschide căi de acces 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.

(4) În zona mediană a autostrăzilor și a separatorilor de sens a celorlalte drumuri publice, precum și în zona intersecțiilor sunt interzise amplasarea și realizarea supraterană a oricăror instalații, construcții, lucrări și altele asemenea, cu excepția instalațiilor destinate întreținerii drumurilor și siguranței circulației.

(5) Construcțiile prevăzute în afara localităților și care nu se încadrează în categoria celor care generează trafic suplimentar, așa cum acestea sunt definite la alin. (1), se vor amplasa în afara zonei de protecție a drumului.

(6) Construcțiile sau instalațiile temporare ale Ministerului Apărării Naționale, care au caracter de urgență, se pot executa fără acceptul administratorului drumului, urmând ca acest accept să se obțină ulterior, în cazul în care construcțiile sau instalațiile nu se demontează într-un termen stabilit de comun acord cu administratorul drumului.

(7) Pentru utilizarea amprizei și a zonei de siguranță a drumurilor publice prin amplasarea supraterană sau subterană a unor construcții, instalații și/sau panouri publicitare, prin executarea de căi de acces la drumul public, cu amenajările aferente, parcuri, refugii auto, platforme carosabile și de control, precum și pentru accesul în zona drumului public pentru efectuarea unor lucrări, acceptate de administratorul drumului, se aplică tarife pentru utilizare și acces în zona drumului.

(8) Obligația și responsabilitatea privind construcția, întreținerea și repararea căilor de acces în/din drumul public, a parcurilor, a refugiilor și a platformelor carosabile revin beneficiarului înscris în acordul prealabil și autorizația de amplasare și/sau de acces în zona drumului public.

(9) Se exceptează de la aplicarea tarifelor prevăzute la alin. (7):

a) amplasarea și lucrările care se realizează în zona de protecție;

b) rețelele care asigură, total sau parțial pentru consumul casnic, servicii de utilități publice de apă, canalizare, gaze și electricitate, exclusiv racordurile și bransamentele, amplasate în ampriza și în zona de siguranță;

c) racordurile și bransamentele de la rețelele prevăzute la lit. b) până la utilizatorii persoane fizice, amplasate în ampriza și în zona de siguranță.

#M28

(10) Administratorul drumului, în funcție de volumul de trafic generat și domeniul de activitate al agenților economici care utilizează zona drumului public, stabilește tarife pentru utilizarea și accesul în zona drumului și excepțiile de la plata acestora, care se aprobă prin:

#M22

a) ordin al ministrului transporturilor*), pentru drumurile de interes național, cu excepția sectoarelor de drumuri naționale situate în intravilanul municipiilor/reședințelor de județ care sunt în administrarea consiliilor locale;

b) hotărâre a consiliului județean, pentru drumurile de interes județean;

c) hotărâre a consiliului local, cu avizul consiliului județean, pentru drumurile de interes local;

d) hotărâre a Consiliului General al Municipiului București, în cazul drumurilor de interes local din municipiul București.

(11) Pentru instalarea de cabluri, dispozitive sau alte instalații asemănătoare pe stâlpii din zona drumului, având alte destinații decât distribuirea de energie electrică, este obligatorie obținerea acordului și autorizației de amplasare și/sau de acces în zona drumului de la administratorul drumului. Pentru obținerea acordului prealabil și a autorizației, beneficiarul trebuie să prezinte, în cuprinsul documentației tehnice aferente, și acordul proprietarului stâlpului.

(12) Obligația și responsabilitatea privind respectarea prevederilor alin. (11) revin beneficiarului și proprietarului stâlpului.

(13) Deținătorii cu orice titlu ai panourilor publicitare, ai construcțiilor, ai căilor de acces, ai utilităților de orice fel sau ai instalațiilor acceptate prin acordul prealabil și autorizația de amplasare și/sau de acces în zona drumului public, emise de administratorul drumului, sunt obligați ca în termen de 60 de zile de la primirea înștiințării să execute, pe cheltuiala lor și fără nicio despăgubire din partea administratorului drumului, demolarea, mutarea sau modificarea acestora, în condițiile în care acest lucru este impus de construirea, modernizarea, modificarea, întreținerea sau exploatarea drumului public, precum și de asigurarea condițiilor pentru siguranța circulației.

(14) Responsabilitatea obligațiilor prevăzute la alin. (13) revine beneficiarilor înscriși în acordul prealabil și autorizația de amplasare și/sau de acces în zona drumului.

(15) În cazul nerespectării prevederilor alin. (13), administratorul drumului poate realiza lucrările necesare pe cheltuiala sa, urmând să facă demersuri pentru recuperarea cheltuielilor în conformitate cu reglementările în vigoare.

#M28

(15¹) Prin excepție de la prevederile alin. (13), lucrările legate de desființarea, mutarea sau modificarea rețelelor de interes public de transport și distribuție de energie electrică, respectiv de gaze naturale se execută în baza unui studiu de coexistență, care se realizează conform reglementărilor în vigoare, iar costurile generate de aceste lucrări se suportă de administratorul drumului, cu excepția cazului când acesta este reprezentat de un consiliu județean sau local, când se suportă în mod egal de administratorul drumului și de operatorii economici care dețin aceste rețele.

#M22

(16) În cazul devierii/relocării/mutării rețelelor electrice de înaltă, medie și joasă tensiune, datorită lucrărilor de execuție în vederea realizării de autostrăzi și drumuri naționale, administratorii drumurilor sunt scutiți de la obținerea dreptului de uz și servitute pentru deținătorii acestor rețele.

#M28

(17) În vederea realizării de autostrăzi și drumuri naționale, administratorii drumurilor sunt obligați să plătească contravaloarea lucrărilor pentru protejarea, devierea, mutarea sau dezafectarea instalațiilor, utilităților, rețelelor electrice și/sau amenajărilor hidrotehnice, petroliere sau de îmbunătățiri funciare, aflate în zonele afectate de trasee de autostrăzi și drumuri naționale, conform reglementărilor în vigoare.

(18) *** Abrogat

(19) *** Abrogat

(20) *** Abrogat

#M22

(21) Administratorul drumului este obligat să notifice deținătorii de construcții, panouri publicitare, căi de acces, utilități sau instalații autorizate în zona drumului cu privire la lucrările ce se vor executa la drum, precum și termenul în care aceștia sunt obligați să le desființeze, să le mute

sau să le modifice, după cum urmează:

a) cu cel puțin 3 luni înainte de începerea lucrărilor a căror execuție impune desființarea, mutarea sau modificarea, pentru construcții autorizate cu caracter definitiv;

b) cu cel puțin o lună înainte de începerea lucrărilor la drum, în cazul construcțiilor acceptate cu caracter provizoriu.

#CIN

*) A se vedea [Ordinul ministrului transporturilor nr. 1836/2018](#) pentru aprobarea unor tarife aplicate de Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A.

#M15

ART. 48

(1) Lucrările edilitare subterane se amplasează în afara amprizei, în afara zonei de siguranță a drumului public sau în galerii vizitabile. Construcția, repararea și întreținerea acestor lucrări în zona drumului public se fac cu aprobarea administratorului drumului și cu respectarea legislației în vigoare.

#M22

(2) Lucrările edilitare în extravilan, altele decât cele prevăzute la alin. (1), se amplasează în afara zonei de siguranță și numai cu acordul prealabil și autorizația de amplasare și/sau de acces în zona drumului public ale administratorului drumului.

#M15

ART. 49 *** Abrogat

#M22

ART. 50

Deținătorii de construcții, amenajări, căi de acces, instalații sau orice alte obiective amplasate în zona drumului public sunt obligați să execute revizia periodică și repararea acestora, pentru a asigura estetica, protejarea drumului și siguranța circulației. Aceștia sunt obligați să prezinte documentele solicitate în cadrul controalelor efectuate conform prevederilor [art. 60](#).

#M15

ART. 51

(1) Traseele noi de drumuri se stabilesc pe baza documentațiilor tehnico-economice și a celor de urbanism și/sau de amenajare a teritoriului, aprobate în condițiile legii.

#M22

(2) Modificarea elementelor geometrice ale traseului, crearea de noi căi de acces sau orice alte intervenții asupra drumului public se fac cu acordul administratorului drumului.

(3) Realizarea prevederilor alin. (1) și (2) nu trebuie să afecteze construcțiile și instalațiile subterane și/sau aeriene autorizate, aflate în zona drumului, până la expirarea termenului prevăzut la [art. 47](#) alin. (21).

#M15

(4) Organele administrației publice locale au obligația de a consemna și menține neocupate și neafectate în documentațiile prevăzute la alin. (1) terenurile aferente traseelor noi de drumuri și autostrăzi.

#M22

ART. 51¹

(1) În conformitate cu prevederile [art. 51](#), titularii acordurilor petroliere și persoanele juridice interesate în concesionarea de activități miniere au obligația de a obține acordul administratorului drumului în cazurile prevăzute la [art. 51](#) alin. (2), după cum urmează:

a) titularii acordurilor petroliere, pentru documentațiile tehnice privind lucrările petroliere pentru care este necesară, conform legii, obținerea autorizației de construire, anterior transmiterii acestor documentații tehnice la Agenția Națională pentru Resurse Minerale;

b) persoanele juridice interesate de obținerea permisului de exploatare minieră, pentru fișa de instituire a perimetrului temporar de exploatare, anterior transmiterii solicitării de verificare de către Agenția Națională de Resurse Minerale a disponibilității perimetrului temporar de

exploatare;

c) persoanele juridice interesate de obținerea licenței de concesiune pentru explorare/exploatare minieră, anterior solicitării de organizare a concursului public de ofertă pentru concesiunea de activități miniere;

d) persoanele juridice interesate de obținerea licenței de dare în administrare pentru explorare sau exploatare minieră, după caz, pentru fișa de instituire a perimetrului de exploatare, anterior cererii de dare în administrare.

(2) Titularii acordurilor petroliere și persoanele juridice interesate în concesiunea de activități miniere au obligația de a respecta condițiile din acordul emis de administratorul drumului.

(3) Deținătorii cu orice titlu ai construcțiilor, utilităților sau instalațiilor executate cu nerespectarea condițiilor din acordul prevăzut la alin. (1) sunt obligați ca în termenul stabilit de administratorul drumului să execute, pe cheltuiala lor și fără nicio despăgubire, demolarea sau mutarea acestora.

#M5

Secțiunea a VI-a

Căi de acces la drumurile deschise circulației publice

#M22

ART. 52

(1) Proiectarea, construcția sau amenajarea căilor de acces la drumurile deschise circulației publice se face potrivit legislației în vigoare de către cei interesați, în baza acordului prealabil și a autorizației de amplasare și/sau de acces eliberate de administratorul drumului public și cu avizul poliției rutiere.

(2) Repararea, întreținerea și exploatarea căilor de acces la drumurile deschise circulației publice, inclusiv contravaloarea cheltuielilor aferente, sunt în sarcina părții care a încheiat contract cu administratorul drumului, conform prevederilor [art. 46](#) alin. (9) - (11).

#M22

ART. 53 * Abrogat**

#B

CAPITOLUL III

Dobândirea sau folosirea unor terenuri

#M5

ART. 54

(1) Dobândirea terenurilor necesare pentru executarea unor drumuri noi, modernizări, corecții de trasee, reabilitări, lărgiri de drumuri se face prin modurile admise de lege, inclusiv prin expropriere pentru cauză de utilitate publică.

#M3

(2) Dobândirea terenurilor prevăzute la alin. (1) va beneficia de prevederile [art. 92](#) alin. (6) din Legea fondului funciar nr. 18/1991, republicată, cu modificările ulterioare, fiind scutită de la plata taxelor suplimentare prevăzute în [anexele nr. 1](#) și [2](#) la această lege.

#B

ART. 55

(1) Pentru rectificări de traseu, de comun acord cu proprietarul terenului, se poate transmite, prin schimb, dreptul de proprietate asupra terenului ocupat de traseul vechi al drumului. Drumul vechi rămâne în circulație până la deschiderea pentru trafic a traseului rectificat, administratorul drumului fiind obligat să achite noului proprietar chiria pentru terenul ocupat.

(2) În situația în care proprietarul terenului primit în schimb dorește redarea acestuia în circuitul agricol, amenajările aferente sunt în sarcina administratorului drumului.

(3) Dacă terenul necesar rectificării traseului se dobândește prin cumpărare sau expropriere pentru

cauză de utilitate publică, terenul ocupat de drumul vechi, rămas liber în urma dării în folosință a noului traseu, devine proprietate publică a statului sau a administrației publice locale, după caz.

#M15

ART. 56

(1) Persoanele abilitate cu efectuarea pe teren a măsurătorilor și a studiilor necesare lucrărilor privind drumul au acces pe terenuri, indiferent de proprietar. Excepție fac terenurile/obiectivele aparținând Ministerului Apărării Naționale, inclusiv zonele de siguranță ale acestora, pentru care se solicită în prealabil acordul acestora.

(2) Înștiințarea asupra începerii acestor activități se face prin afișare la sediul consiliului local și în scris deținătorului de teren, cu cel puțin 7 zile înainte de începerea activităților.

(3) În cazul în care sunt cauzate prejudicii de către persoanele abilitate cu efectuarea măsurătorilor sau a studiilor, despăgubirile sunt suportate de administratorul drumului, conform reglementărilor în vigoare.

(4) Dacă pentru efectuarea măsurătorilor sau studiilor se cauzează prejudicii bunurilor ori sunt necesare modificări asupra terenului, administratorul drumului va conveni, în prealabil, cu proprietarul terenului asupra acestor modificări și, după caz, asupra modalităților și cuantumului despăgubirilor.

#M5

CAPITOLUL IV

Conducerea, coordonarea și controlul activității de administrare a drumurilor

#M22

ART. 57

Ministerul Transporturilor și Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, în limitele competențelor lor, coordonează din punct de vedere tehnic și metodologic întreaga rețea de drumuri deschise circulației publice. În această calitate au următoarele atribuții:

#B

- a) asigură administrarea drumurilor publice de interes național;
- b) elaborează și urmărește aplicarea și actualizarea planului director, la nivel național, privind dezvoltarea rețelei rutiere, ca parte integrantă a schemei rețelei naționale de transport, cu respectarea prevederilor programului de amenajare a teritoriului;

#M5

c) stabilește strategia privind dezvoltarea unitară și echilibrată a întregii rețele de drumuri deschise circulației publice;

#B

- d) asigură gospodărirea fondurilor bugetare și extrabugetare pentru construirea, reabilitarea, modernizarea, repararea, întreținerea, exploatarea și administrarea drumurilor de interes național;
- e) asigură, în condițiile legii, repartizarea și gestionarea fondurilor extrabugetare pentru construirea, reabilitarea, modernizarea, întreținerea, exploatarea și administrarea drumurilor naționale, județene și comunale din administrarea consiliilor județene și locale, după caz;
- f) elaborează studii de sistematizare, prognoze și proiecte de program pentru dezvoltarea și optimizarea rețelei de drumuri publice;

#M22

g) elaborează, în condițiile legii, programe anuale și de perspectivă privind construcția, modernizarea, repararea, întreținerea, exploatarea și administrarea drumurilor;

#B

h) elaborează norme și reglementări, în concordanță cu prevederile în domeniu din țările Uniunii Europene, privind proiectarea, construcția, modernizarea, repararea, întreținerea, administrarea și exploatarea drumurilor și, împreună cu Ministerul Administrației și Internelor, norme privind siguranța traficului pe drumurile deschise circulației publice, care se supun aprobării potrivit prevederilor legale;

#M5

i) elaborează studii și programe privind lucrările destinate îmbunătățirii siguranței circulației pe drumurile deschise circulației publice;

#B

j) elaborează norme, studii și programe privind determinarea indicatorilor de stare tehnică a drumurilor, de evoluție a traficului și de stabilire a ordinii de prioritate pentru lucrările de drumuri;

#M15

k) elaborează norme privind organizarea controlului propriu de calitate în domeniul drumurilor, precum și norme privind înregistrarea și prelucrarea datelor privind evoluția traficului rutier;

#M5

l) elaborează o concepție unitară privind aplicarea de tehnologii noi și eficiente, agrementate conform legii, în proiectarea și execuția lucrărilor de drumuri.

#M22

m) *** Abrogată

#M22

ART. 58

În exercitarea atribuțiilor prevăzute la [art. 57](#), Ministerul Transporturilor sau Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, după caz, elaborează reglementări obligatorii pentru toate persoanele juridice sau fizice care dețin drumuri deschise circulației publice în administrare sau în proprietate, cu respectarea reglementărilor în vigoare privind autonomia administrației publice locale și dreptul de proprietate.

#B

ART. 59

(1) Conducerea activității de proiectare, execuție, modernizare, reparare, întreținere, exploatare și administrare a drumurilor județene și a celor de interes local revine autorităților administrației publice locale, cu respectarea prevederilor [art. 24](#).

#M21

(2) Pentru proiectarea și modernizarea străzilor care constituie părți componente ale drumurilor de interes național este necesar acordul prealabil al Ministerului Transporturilor.

#M15

CAPITOLUL V

Controlul respectării prevederilor prezentei ordonanțe, constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor

#M22

ART. 60*)

(1) Controlul privind respectarea prevederilor prezentei ordonanțe se efectuează de către personalul cu atribuții de control pe rețeaua de drumuri publice și în punctele de trecere a frontierei de stat a României.

(2) Controlul privind circulația autovehiculelor, cu respectarea prevederilor prezentei ordonanțe, poate fi efectuat și în locurile în care aceste vehicule sunt parcate, oprite sau staționate pe drumurile publice din România.

(3) În cazul în care locul prevăzut la alin. (2) nu permite efectuarea controlului privind respectarea prevederilor prezentei ordonanțe, în condiții impuse de echipamente de control și de siguranță rutieră, vehiculul supus controlului va fi deplasat, în prezența personalului cu atribuții de control, pe cheltuiala persoanei responsabile prevăzute la [art. 41](#) alin. (17), până în cel mai apropiat spațiu care permite efectuarea verificărilor.

#M15

(4) Oprirea vehiculelor pe drumurile de interes național, județean și local în vederea efectuării controlului privind respectarea prevederilor prezentei ordonanțe și imobilizarea acestora până la înlăturarea cauzelor ce au condus la această măsură se efectuează de către personalul care,

potrivit legii, are drept de oprire și imobilizare a vehiculelor.

#M37

(5) Controlul vehiculelor privind respectarea maselor maxime admise, totală și pe axe, prevăzute în [anexele nr. 2 și 3](#), se efectuează cu sisteme automate de cântărire amplasate pe rețeaua de drumuri sau cu echipamente de cântărire dinamică montate la bordul vehiculelor, de către personalul prevăzut la [art. 61²](#) lit. a), c) și e), potrivit competențelor legale.

#M25

(6) Măsurile privind identificarea vehiculelor care depășesc masele maxime admise, totală și pe axe, în conformitate cu prevederile alin. (5), se stabilesc până la data de 27 mai 2021.

(7) În lipsa sistemelor automate sau a echipamentelor prevăzute la alin. (5) și alin. (11), controlul vehiculelor privind respectarea masei totale maxime admise se efectuează conform documentelor puse la dispoziție de conducătorul auto. Masa pe axe nu se stabilește din documente.

(8) Montarea de echipamente de cântărire la bord nu poate fi impusă pentru vehicule sau ansambluri de vehicule care sunt înmatriculate în alt stat membru al Uniunii Europene.

(9) În cazul în care sistemele automate și echipamentele de cântărire prevăzute la alin. (5) sunt utilizate cu scopul perceperii tarifelor prevăzute la [art. 41](#) alin. (21) sau cu scopul aplicării sancțiunilor contravenționale, atunci ele se supun controlului metrologic legal.

(10) Personalul prevăzut la [art. 61²](#) lit. a) efectuează în fiecare an calendaristic controale privind masele maxime admise în circulație, proporțional cu numărul total de vehicule verificate anual pe teritoriul României.

(11) În punctele de trecere a frontierei, personalul prevăzut la [art. 61²](#) lit. c) efectuează controlul privind respectarea maselor maxime admise, totală și pe axe, cu sisteme automate de cântărire și a dimensiunilor maxime admise prevăzute în [anexele nr. 2 și 3](#), pentru vehiculele de transport marfă, indiferent de țara de înmatriculare, a căror masă totală maximă admisă autorizată este mai mare de 3,5 tone. Pentru vehiculele de transport persoane cu mai mult de 8+1 locuri, controlul privind depășirea maselor maxime admise, totală și pe axe, și a dimensiunilor maxime admise prevăzute în [anexele nr. 2 și 3](#) se efectuează prin sondaj.

(12) Controlul prevăzut la alin. (11) se efectuează în condițiile stabilite prin normele prevăzute la [art. 41](#) alin. (2).

(13) Modalitatea privind identificarea vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule aflate în circulație care depășesc masele maxime admise, totală și/sau pe axe, se realizează cu ajutorul unor sisteme automate de cântărire amplasate pe infrastructura rutieră și/sau cu ajutorul unor echipamente de cântărire montate la bordul vehiculelor și se stabilește prin hotărâre a Guvernului**).

(14) Se exceptează de la prevederile alin. (13) sistemele automate de cântărire amplasate în punctele de trecere a frontierei.

#CIN

*) A se vedea și [art. III](#) din Legea nr. 259/2017 (**#M25**), articol reprodus în nota 3 de la sfârșitul textului actualizat.

**) A se vedea [Hotărârea Guvernului nr. 691/2020](#) pentru aprobarea Normelor metodologice de identificare a vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule aflate în circulație asupra cărora există suspiciuni de depășire a maselor maxime admise, totală și/sau pe axe.

#M22

ART. 61

(1) Următoarele fapte constituie contravenții, dacă nu constituie infracțiune potrivit legii penale, și se sancționează după cum urmează:

#M37

a) încălcarea prevederilor [art. 16](#) alin. (2), [art. 17](#) alin. (2), [art. 18](#) alin. (1), [art. 19](#) alin. (4) - (6), [art. 21](#) alin. (3), [art. 22¹](#) alin. (9) și (10), [art. 25](#) și [26](#), [art. 27](#) alin. (1), (2) și (4) - (9), [art. 30](#), [art. 32](#) alin. (2), [art. 35](#), [art. 37](#) alin. (2) și (6) - (9), [art. 38](#) alin. (3) și (4), [art. 39](#) alin. (2) - (4), [art. 40](#) alin. (1), [art. 43](#) lit. a) - j), [art. 44](#) alin. (4) și (5), [art. 45](#), [art. 46](#) alin. (1) și (3) - (12), [art. 47](#) alin.

(1), (2), (4), (5), (8), (11), (13) și (14), [art. 48](#), [art. 50](#), [art. 51](#) alin. (2) și (4), [art. 52](#) și ale [art. 54](#) alin. (2), cu amendă de la 2.000 lei la 6.000 lei, aplicată persoanei fizice sau juridice;

#M26

a¹) încălcarea prevederilor [art. 31](#) alin. (3), cu amendă de la 50.000 lei la 250.000 lei, aplicată administratorului căii ferate;

a²) încălcarea prevederilor [art. 31](#) alin. (4), cu amendă de la 30.000 lei la 150.000 lei, aplicată administratorului căii ferate;

#M37

a³) încălcarea prevederilor [art. 43](#) lit. k) și l), cu amendă de la 10.000 lei la 30.000 lei, aplicată persoanei fizice sau juridice;

b) încălcarea prevederilor [art. 41](#) alin. (1) și (2), cu avertisment sau, după caz, cu amendă. Sancțiunile contravenționale pentru depășirea maselor și/sau dimensiunilor maxime admise se clasifică gradual, în funcție de gravitatea contravenției, în contravenții minore, grave și foarte grave.

Sancțiunile respective se aplică după cum urmează:

(i) pentru depășirea masei totale maxime admise sau depășirea masei totale autorizate prin AST:

Contravenții minore:

- până la 5% inclusiv - de la 1.500 lei la 1.800 lei, dacă depășirea se constată din documentele de transport

La constatarea masei totale prin cântărire se aplică sancțiuni contravenționale dacă masa totală maximă admisă sau masa totală autorizată prin AST este depășită cu:

Contravenții grave:

- cu până la 10% inclusiv - de la 6.000 lei la 10.000 lei;

- cu mai mult de 10%, dar nu mai mult de 20% inclusiv - de la 10.000 lei la 12.000 lei.

Contravenții foarte grave:

- cu mai mult de 20%, dar nu mai mult de 25% inclusiv - de la 12.000 lei la 15.000 lei;

- cu mai mult de 25% - de la 15.000 lei la 20.000 lei;

(ii) pentru depășirea maselor maxime admise pe axe sau depășirea maselor pe axe autorizate prin AST:

La constatarea masei pe axe prin cântărire se aplică sancțiuni contravenționale dacă masa maximă admisă pe axe sau masa pe axe autorizată prin AST este depășită cu:

- axa simplă:

Contravenții minore:

- cu până la 5% inclusiv - de la 150 lei la 300 lei

Contravenții grave:

- cu mai mult de 5%, dar nu mai mult de 10% inclusiv - de la 300 lei la 900 lei;

- cu mai mult de 10%, dar nu mai mult de 20% inclusiv - de la 900 lei la 6.000 lei.

Contravenții foarte grave:

- cu mai mult de 20%, dar nu mai mult de 30% inclusiv - de la 6.000 lei la 19.000 lei;

- cu mai mult de 30% - de la 20.000 lei la 25.000 lei;

- axa dublă:

Contravenții minore:

- cu până la 5% inclusiv - de la 240 lei la 1.200 lei

Contravenții grave:

- cu mai mult de 5%, dar nu mai mult de 10% inclusiv - de la 1.200 lei la 3.300 lei;

- cu mai mult de 10%, dar nu mai mult de 20% inclusiv - de la 3.300 lei la 10.000 lei.

Contravenții foarte grave:

- cu mai mult de 20%, dar nu mai mult de 30% inclusiv - de la 10.000 lei la 18.000 lei;

- cu mai mult de 30% - de la 20.000 lei la 25.000 lei;

- axa triplă:

Contravenții minore:

- cu până la 5% inclusiv - de la 210 lei la 1.000 lei

Contravenții grave:

- cu mai mult de 5%, dar nu mai mult de 10% inclusiv - de la 1.000 lei la 4.500 lei;
- cu mai mult de 10%, dar nu mai mult de 20% inclusiv - de la 4.000 lei la 13.500 lei.

Contravenții foarte grave:

- cu mai mult de 20%, dar nu mai mult de 30% inclusiv - de la 13.500 lei la 25.000 lei;
- cu mai mult de 30% - de la 25.000 lei la 30.000 lei;

(iii) pentru depășirea dimensiunilor maxime admise sau depășirea dimensiunilor autorizate prin AST:

- lungime:

La constatarea lungimii prin măsurare se aplică sancțiuni contravenționale dacă lungimea maximă admisă sau lungimea autorizată prin AST este depășită cu:

Contravenții minore:

- cu până la 5% inclusiv - de la 150 lei la 250 lei

Contravenții grave:

- cu mai mult de 5%, dar nu mai mult de 10% inclusiv - de la 400 lei la 500 lei;
- cu mai mult de 10%, dar nu mai mult de 20% inclusiv - de la 800 lei la 1.000 lei.

Contravenții foarte grave:

- cu mai mult de 20% - de la 8.000 lei la 10.000 lei

- lățime:

La constatarea lățimii prin măsurare se aplică sancțiuni contravenționale dacă lățimea maximă admisă sau lățimea autorizată prin AST este depășită cu:

Contravenții minore:

- cu până la 5% inclusiv - de la 300 lei la 400 lei

Contravenții grave:

- cu mai mult de 5%, dar nu mai mult de 10% inclusiv - de la 400 lei la 600 lei;
- cu mai mult de 10%, dar nu mai mult de 20% inclusiv - de la 800 lei la 1.000 lei.

Contravenții foarte grave:

- cu mai mult de 20% - de la 8.000 lei la 10.000 lei

- înălțime:

La constatarea înălțimii prin măsurare se aplică sancțiuni contravenționale dacă înălțimea maximă admisă sau înălțimea autorizată prin AST este depășită cu:

Contravenții minore:

- cu cel mult 1% inclusiv - de la 100 lei la 300 lei

Contravenții grave:

- cu mai mult de 1%, dar nu mai mult de 5% inclusiv - de la 300 lei la 500 lei;
- cu mai mult de 5%, dar nu mai mult de 10% inclusiv - de la 1.500 lei la 2.000 lei.

Contravenții foarte grave:

- cu mai mult de 10%, dar nu mai mult de 20% inclusiv - de la 3.000 lei la 4.000 lei;
- cu mai mult de 20% - de la 8.000 lei la 10.000 lei;

#M22

c) nerespectarea prevederilor [art. 41](#) alin. (18), cu amendă de la 2.000 lei la 4.000 lei, aplicată conducătorului auto și personalului de însoțire specializat;

d) nerespectarea condițiilor înscrise în proiectul de transport sau studiul de traseu, cu excepția celor privind lucrările prevăzute la [art. 41](#) alin. (19), cu amendă de la 3.000 lei la 5.000 lei, aplicată în conformitate cu dispozițiile [art. 41](#) alin. (17);

e) efectuarea transportului fără realizarea lucrărilor prevăzute la [art. 41](#) alin. (19), cu amendă de la 15.000 lei la 20.000 lei, aplicată persoanei fizice sau juridice înscrise în AST;

f) nerespectarea prevederilor [art. 41](#) alin. (23) - (26) și (29), cu amendă de la 3.000 lei la 5.000 lei, aplicată în conformitate cu dispozițiile [art. 41](#) alin. (17);

g) însoțirea vehiculelor care depășesc masa totală și/sau dimensiunile maxime admise, fără AST, cu amendă de la 3.000 lei la 5.000 lei, aplicată personalului de însoțire specializat;

h) însoțirea vehiculelor care depășesc masa totală și/sau dimensiunile înscrise în AST, cu

amendă de la 3.000 lei la 5.000 lei, aplicată personalului de însoțire specializat;

i) nerespectarea prevederilor [art. 41](#) alin. (31) și (32), cu amendă de la 3.000 lei la 5.000 lei, aplicată întreprinderii/operatorului economic specializat;

j) însoțirea transportului de către o persoană fizică neautorizată, cu amendă de la 4.000 lei la 6.000 lei, aplicată persoanei fizice;

#M37

k) refuzul de a supune vehiculul verificării prin cântărire și/sau măsurare a dimensiunilor, refuzul de a însoți vehiculul personalului cu atribuții de control în vederea cântăririi și/sau măsurării dimensiunilor transportului, precum și refuzul de a prezenta personalului cu atribuții de control documentele privind transportul, cu amendă de la 10.000 lei la 20.000 lei, aplicată conducătorului auto;

#M22

l) sustragerea de la control, obstrucționarea controlului, neoprirea la semnalul regulamentar al personalului cu atribuții de control, cu amendă de la 3.000 lei la 6.000 lei, aplicată conducătorului auto;

m) încălcarea restricțiilor instituite potrivit [art. 44](#) alin. (1) și (2), cu amendă de la 1.000 lei la 3.000 lei, aplicată conducătorului auto.

(2) Contravenientul poate achita pe loc sau în termen de cel mult 48 de ore*) de la data încheierii procesului-verbal ori, după caz, de la data comunicării acestuia jumătate din minimul amenzii contravenționale prevăzute, agentul constatatator făcând mențiune despre această posibilitate în procesul-verbal.

#CIN

*) Conform [art. 24](#) și [art. 25](#) alin. (1) din Legea nr. 203/2018 (**#M27**), începând cu data de 24 august 2018, se abrogă dispozițiile din actele normative în vigoare care stabilesc achitarea a jumătate din minimul amenzii contravenționale într-un termen mai mic decât 15 zile de la data înmânării sau comunicării procesului-verbal.

Conform [art. 28](#) alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, contravenientul poate achita, în termen de cel mult 15 zile de la data înmânării sau comunicării procesului-verbal, jumătate din minimul amenzii prevăzute de actul normativ, agentul constatatator făcând mențiune despre această posibilitate în procesul-verbal.

#M22

ART. 61¹

(1) Odată cu aplicarea sancțiunii contravenționale conform prevederilor [art. 61](#) alin. (1) lit. b), c), e) - k) vehiculul va fi imobilizat de către personalul cu atribuții de control, în condiții de siguranță și securitate a transportului, și se procedează la ridicarea plăcuțelor de înmatriculare până la îndeplinirea condițiilor legale pentru continuarea efectuării transportului.

(2) În cazul în care la locul constatării contravenției nu se găsește un spațiu corespunzător pentru imobilizarea vehiculului în condiții de siguranță în circulație, deplasarea acestuia până la cel mai apropiat spațiu corespunzător se efectuează pe cheltuiala contravenientului.

(3) Pe perioada imobilizării, dispusă conform prevederilor alin. (2), atât vehiculul, cât și marfa sau persoanele transportate, după caz, se află sub răspunderea juridică a contravenientului.

(4) Contravenientul este responsabil pentru eventuale pierderi cauzate terților de imobilizarea vehiculului, inclusiv persoanelor transportate, precum și pentru achitarea eventualelor cheltuieli legate de imobilizare, de punerea în conformitate cu prevederile legale în vigoare și de îndeplinirea condițiilor pentru continuarea transportului.

(5) Prin excepție de la dispozițiile alin. (2), imobilizarea vehiculului nu se realizează în cazul transporturilor de animale vii și mărfuri perisabile, sub temperatură controlată, și a transporturilor speciale de mărfuri periculoase.

(6) Odată cu aplicarea sancțiunilor contravenționale se pot aplica sancțiuni administrative personalului de însoțire specializat și/sau operatorului economic specializat, în condițiile stabilite prin normele prevăzute la [art. 41](#) alin. (2).

(7) În cazul în care, pe parcursul efectuării însoțirii transporturilor cu depășirea maselor și/sau dimensiunilor maxime admise, au avut loc evenimente rutiere din care au rezultat pagube materiale din culpa personalului de însoțire specializat, se aplică în mod corespunzător prevederile [art. 45](#).

(8) În cazul vehiculelor înmatriculate în alte state, procesele-verbale de constatare a contravenției, devenite titlu executoriu, se comunică în scris Inspectoratului General al Poliției de Frontieră, în cel mult 30 de zile de la încheierea acestora, de către instituția din care face parte personalul cu atribuții de control, menționând numele și prenumele contravenientului, numărul documentului de identitate și al procesului-verbal de constatare a contravenției, precum și amenda datorată, pentru a fi luate în evidență și a fi condiționată de achitarea acesteia intrarea pe teritoriul României a vehiculelor utilizate sau deținute de contravenient, după caz.

(9) Pentru vehiculele înmatriculate în alte state, amenzile contravenționale se aplică în toate cazurile conducătorului auto.

#M22

ART. 61²

Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor pentru nerespectarea prevederilor prezentei ordonanțe se fac de către:

a) inspectorii din cadrul Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, potrivit competențelor stabilite prin reglementările în vigoare;

b) poliția rutieră;

c) personalul Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A., la punctele de trecere a frontierei de stat;

d) personalul Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A., pe rețeaua de drumuri de interes național pentru prevederile care nu intră în sfera de competență a personalului cu atribuții de control prevăzut la lit. a);

e) personalul administratorilor drumurilor de interes județean și de interes local, potrivit competențelor stabilite prin reglementările în vigoare.

#M22

ART. 61³

Pentru sumele provenite din amenzile contravenționale aplicate persoanelor fizice și juridice se aplică prevederile [art. 8](#) alin. (3) și (4) din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin [Legea nr. 180/2002](#), cu modificările și completările ulterioare.

#M37

ART. 61⁴

Entitățile administrative descrise la [art. 61²](#) lit. e) vor aproba, prin hotărâri ale consiliilor județene și locale, modul de organizare și desfășurare a activității organelor proprii de control privind mijloacele tehnico-administrative prevăzute la [art. 60](#) alin. (3).

#M22

ART. 62

Prevederile [art. 61](#) se completează cu dispozițiile [Ordonanței Guvernului nr. 2/2001](#), aprobată cu modificări și completări prin [Legea nr. 180/2002](#), cu modificările și completările ulterioare.

#M22

ART. 63 * Abrogat**

#B

CAPITOLUL VI

Dispoziții tranzitorii și finale

#M22

ART. 64

Dispozițiile prevăzute la [art. 2](#), [art. 24](#) - 27, [art. 30](#), [31](#) și [art. 38](#) se aplică și drumurilor de utilitate privată, deschise circulației publice.

#M3

ART. 65 *** Abrogat

#M22

ART. 66

Anexele nr. 1 - 4 fac parte integrantă din prezenta ordonanță.

#B

ART. 67

Prevederile prezentei ordonanțe intră în vigoare la data de 1 ianuarie 1998. Pe aceeași dată se abrogă Legea drumurilor nr. 13/1974, publicată în Buletinul Oficial, Partea I, nr. 107 din 31 iulie 1974, Legea nr. 37/1975 privind sistematizarea, proiectarea și realizarea arterelor de circulație în localitățile urbane și rurale, republicată în Buletinul Oficial, Partea I, nr. 82 din 6 septembrie 1978, Legea nr. 43/1975 pentru stabilirea normelor privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor, publicată în Buletinul Oficial, nr. 136 din 27 decembrie 1975, cu modificările ulterioare, și prevederile referitoare la drumuri din Hotărârea Consiliului de Miniștri nr. 257/1959 privind raționalizarea folosirii terenurilor situate de-a lungul căilor ferate și drumurilor, precum și orice prevederi contrare.

#M26

ART. 68

(1) Prevederile art. 61 alin. (1) lit. a¹) intră în vigoare începând cu data de 1 ianuarie 2020.

(2) Prevederile art. 61 alin. (1) lit. a²) intră în vigoare începând cu data de 1 ianuarie 2019.

#M15

Prezenta ordonanță transpune prevederile art. 2 paragraful 11, art. 3 alin. 1, art. 4 alin. 3 și art. 7 din Directiva 1996/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional, publicată în Jurnalul Oficial al Comunității Europene nr. L 235 din 17 septembrie 1996, cu modificările și completările prevăzute în Directiva 2002/7/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 februarie 2002 de modificare a Directivei 1996/53/CE a Consiliului, publicată în Jurnalul Oficial al Comunității Europene nr. L 67 din 9 martie 2002.

#CIN

NOTE:

1. Reproducem mai jos prevederile art. II din Ordonanța Guvernului nr. 7/2010 (#M15), cu modificările ulterioare.

#M22

"ART. II

(1) Beneficiarii zonei drumului prin amplasamente sau căi de acces de orice fel, realizate înainte sau după intrarea în vigoare a Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare, fără acordul prealabil și autorizația de amplasare și/sau de acces în zona drumului public, sunt obligați să facă demersurile în vederea obținerii acestora și încheierii contractului de utilizare și acces în zona drumului, în termen de 12 luni de la intrarea în vigoare a legii de aprobare a prezentei ordonanțe. În caz contrar, administratorul drumului are dreptul să aplice măsurile prevăzute de Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

(2) În cazul în care beneficiarii prevăzuți la alin. (1) dețin acord prealabil și autorizație de amplasare și/sau de acces în zona drumului public și nu au încheiat cu administratorul drumului contract pentru utilizarea și accesul în zona drumului public, sunt obligați să facă demersurile în vederea încheierii contractului în termen de 3 luni de la intrarea în vigoare a legii de aprobare a prezentei ordonanțe. În caz contrar, administratorul drumului are dreptul să aplice măsurile prevăzute de Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare."

#CIN

2. Reproducem mai jos prevederile art. V din Legea nr. 198/2015 (#M22).

#M22

"ART. 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 Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A., prin hotărâre a Guvernului, fără a fi necesar acordul autorității administrației publice județene sau locale."

#CIN

3. Reproducem mai jos prevederile art. III, precum și ale mențiunii privind transpunerea normelor Uniunii Europene din Legea nr. 259/2017 (#M25).

#M25

"ART. III

(1) Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, instituție publică din subordinea Ministerului Transporturilor, face schimb de informații cu autoritățile omoloage din statele membre ale Uniunii Europene cu privire la încălcările dispozițiilor privind masele maxime admise în circulație, constatate potrivit art. 60 alin. (5) din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare și cu modificările și completările aduse prin prezenta lege, și la sancțiunile aferente aplicate, în conformitate cu art. 18 din Regulamentul (CE) nr. 1.071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului.

(2) Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier din subordinea Ministerului Transporturilor trimite o dată la 2 ani Comisiei Europene informațiile necesare privind:

- a) numărul de controale efectuate în ultimii 2 ani calendaristici;
- b) numărul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule identificate ca fiind supraîncărcate.

(3) Informațiile prevăzute la alin. (2) nu pot fi transmise mai târziu de data de 30 septembrie a anului următor perioadei la care se referă acestea."

#M25

"Prezenta lege transpune prevederile [Directivei 2015/719](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2015 de modificare a Directivei 96/53/CE a Consiliului de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JOUE), seria L, nr. 115 din 6 mai 2015."

#CIN

4. Reproducem mai jos prevederile [art. IV](#) din Legea nr. 85/2022 (**#M33**).

#M33

"ART. IV

În termen de 60 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei legi, la propunerea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, Guvernul adoptă normele metodologice de proiectare și execuție a drumurilor pentru cicliști."

#CIN

D. Dispozițiile prin care au fost acordate derogări de la prevederile [Ordonanța Guvernului nr. 43/1997](#), republicată, sunt reproduse mai jos.

- [Art. 18](#) din Legea nr. 198/2022 pentru modificarea și completarea unor acte normative în domeniul comunicațiilor electronice și pentru stabilirea unor măsuri de facilitare a dezvoltării rețelelor de comunicații electronice (**#M34**):

#M34

"ART. 18

Prin derogare de la prevederile [art. 46](#) alin. (1) și (2) din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare, în cazul în care, în scopul amplasării de noi elemente de infrastructură fizică necesare susținerii rețelelor de comunicații electronice, furnizorii de rețele de comunicații electronice sau operatorii de infrastructură de comunicații electronice execută lucrări de construcții în zona drumurilor publice, în contractul încheiat de administratorul drumului cu furnizorul de rețele de comunicații electronice, respectiv cu operatorul de infrastructură de comunicații electronice, prin care se acordă acestora dreptul de a executa lucrări de construcții vor fi incluse acordul administratorului drumului și autorizația de amplasare, fără a mai fi necesară emiterea separată a acestor avize sau autorizații."

#M22

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 naționale	Drumuri județene	Drumuri 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.

#M25

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.

		R	NR	M	P
	0.	1.	2.	3.	4.
1.	DIMENSIUNI MAXIME ADMISE (în metri)				
1.1.	Lungime*1)				
	Autovehicul, altul decât autobuz*2)	12,00	12,00	12,00	12,00
	Remorcă	12,00	12,00	12,00	12,00
	Vehicul articulat*3)	16,50	16,50	16,50	16,50
	Tren rutier*4)	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)	Toate vehiculele, cu excepția vehiculelor menționate la lit. b)	2,55	2,55	2,55	2,55

b)	Suprastructuri de vehicule izoterme sau containere ori cutii mobile izoterme transportate de vehicule	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 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	16,40
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)	Autovehicul 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 două axe cu semiremorcă cu 3 axe care transportă, în cadrul operațiunilor de transport intermodal, unul sau mai multe containere sau cutii mobile*5), cu o lungime maximă totală de până la 45 de picioare	42,00	42,00	40,00	40,00
d)	Autovehicule cu 3 axe cuplat cu semiremorcă cu două sau 3 axe transportând, în cadrul operațiunilor de transport intermodal, unul sau mai multe containere sau cutii mobile, cu o lungime maximă totală de până la 45 de picioare	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*6)	36,00	36,00	34,00
2.3.	Autovehicule				
2.3.1.	Autovehicul cu două axe				
a)	Autovehicule cu două axe, cu excepția autobuzelor	18,00	17,00	16,00	16,00
b)	Autovehicule cu două axe care utilizează combustibili alternativi, cu excepția autobuzelor: la greutatea maximă autorizată de 18 tone se adaugă maximum 1 tonă reprezentând greutatea suplimentară impusă de tehnologia combustibililor alternativi	19,00	18,00	17,00	16,00
c)	Autobuze cu două axe	19,50	18,50	17,50	16,50

2.3.2.	Autovehicul cu 3 axe	25,00/ 26,00*7), *8)	22,00/ 24,00*9), *10)	22,00	22,00
2.3.3.	Autovehicul cu 4 axe, dintre care două axe de direcție	30,00/ 32,00*11)	30,00	30,00	28,00
2.4.	Autobuz articulat cu 3 axe	28,00*12)	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 metri ($d < 1,0$ metri)	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 metri ($1,0 \leq d < 1,3$ metri)	16,00	16,00	15,00	14,00
3.2.3.	mai mare sau egală cu 1,3 metri, dar mai mică de 1,8 metri ($1,3 \leq d < 1,8$ metri)	18,00	17,00	16,00	15,00
3.2.4.	mai mare sau egală cu 1,8 metri ($1,8 \leq d$)	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 metri ($d \leq 1,3$ metri)	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 metri ($1,3 < d \leq 1,4$ metri)	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 metri ($d < 1,0$ metri)	11,50	10,00	10,00	10,00
3.5.2.	mai mare sau egală cu 1,0 metri, dar mai mică de 1,3 metri ($1,0 \leq d < 1,3$ metri)	16,00	15,00	14,00/ 15,00*13)	13,00
3.5.3.	mai mare sau egală cu 1,3 metri,	18,00/	17,00/	16,00	15,00

	dar mai mică de 1,8 metri (1,3 19,00*14) 18,00*15)			
	<= d < 1,8 metri)			
4.	ALTE CONDIȚII CONSTRUCTIVE IMPUSE VEHICULELOR			
4.1.	Pentru toate vehiculele 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 Distanța dintre axa din spate a unui autovehicul și axa din față a remorcii va fi de cel puțin 3,0 metri			
4.3.	Masa maximă admisă în funcție de ampatament 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 Distanța măsurată în plan orizontal între axa pivotului de cuplare și orice punct din partea frontală a semiremorcii nu trebuie să depășească 2,04 metri.			

*1) Pentru vehiculele și ansamblurile de vehicule echipate cu dispozitive aerodinamice omologate, lungimea prevăzută la pct. 1.1 poate fi depășită fără a fi limitată, cu lungimea dispozitivelor, numai dacă se respectă prevederile pct. 1.5 din prezenta anexă.

*2) Plus 0,15 metri pentru vehiculele care efectuează un transport de containere de 45 de picioare, în cadrul unei operațiuni de transport intermodal.

*3) Idem 2.

*4) Idem 2.

#M29

*5) Prin suprastructura demontabilă și unitatea de transport standardizată, prevăzute la pct. 1.4, se înțeleg unități de transport mărfuri optimizate pentru dimensiunile vehiculelor rutiere și dotate cu dispozitive de manipulare pentru transferul între modurile de transport, de regulă șosea/cale ferată.

*6) Plus o limită de două 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 de tone și axa motoare este prevăzută cu roți jumelate și cu suspensie pneumatică sau echivalentă acesteia.

#M25

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

*8) Plus o limită de 1 tonă pentru vehiculele care utilizează combustibili alternativi, în cazul în care axa motoare este echipată cu roți jumelate și cu suspensie pneumatică sau echivalentă acesteia ori în cazul în care fiecare axă motoare este echipată cu roți jumelate și masa maximă pe fiecare axă nu depășește 9,5 tone.

#M29

*9) Idem 7.

*10) Idem 8.

*11) Idem 7.

#M25

*12) Plus o limită de 1 tonă pentru vehicule care utilizează combustibili alternativi.

*13) 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 utilizare la

acestea - RNTR 2, aprobate prin Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 211/2003*), cu modificările și completările ulterioare.

#M29

*14) Idem 7.

*15) Idem 13.

#CIN

*) Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 211/2003 a fost abrogat. A se vedea Ordinul ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor nr. 2224/2020.

#M25

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

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

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

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

Combustibili alternativi înseamnă combustibilii sau sursele de energie care servesc, cel puțin parțial, drept substitut pentru sursele de petrol fosil în furnizarea de energie pentru transporturi și care au potențialul de a contribui la decarbonizarea acesteia și de a îmbunătăți performanța de mediu a sectorului transporturilor și care constau în:

- a) energia electrică consumată în toate tipurile de vehicule electrice;
- b) hidrogenul;
- c) gazul natural, inclusiv biometanul, în stare gazoasă (gaz natural comprimat - GNC) și lichidă (gaz natural lichefiat - GNL);
- d) gazul petrolier lichefiat (GPL);
- e) energia mecanică provenită dintr-un sistem de stocare la bord/din surse aflate la bord, printre care și căldura reziduală.

Vehicul care folosește combustibili alternativi înseamnă un autovehicul alimentat în totalitate sau parțial cu un combustibil alternativ și care a fost omologat în temeiul Ordinului ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 211/2003*) pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2, cu modificările și completările ulterioare.

Operațiune de transport intermodal înseamnă (i) operațiunea de transport combinat sau (ii) operațiunea de transport aferentă transportului unui sau mai multor containere sau cutii mobile, cu o lungime maximă totală de cel mult 45 de picioare, care utilizează o cale navigabilă, cu condiția ca lungimea parcursului rutier inițial sau final să nu depășească 150 km pe teritoriul Uniunii. Distanța de 150 km poate fi depășită pentru a ajunge la cel mai apropiat terminal de transport adecvat pentru serviciul avut în vedere, în cazul:

- (i) vehiculelor care sunt în conformitate cu pct. 2.2.2 lit. (a) sau (b) din anexa nr. I; sau
- (ii) vehiculelor care sunt în conformitate cu pct. 2.2.2 lit. (c) sau (d) din anexa nr. I, dacă astfel de distanțe sunt permise în statul membru în cauză.

Operațiunea de transport combinat înseamnă transportul de mărfuri între state membre în cadrul cărora camionul, remorca, semiremorca, cu sau fără tractor, caroseria mobilă sau containerul de cel puțin 20 picioare utilizează calea rutieră pe porțiunea inițială sau finală a parcursului și, pentru restul traseului, calea ferată sau o cale navigabilă interioară sau maritimă, în cazul în care această secțiune depășește 100 km în linie dreaptă, și efectuează traseul rutier inițial sau final al transportului:

- între punctul în care mărfurile sunt încărcate și gara feroviară de încărcare corespunzătoare cea mai apropiată pentru traseul inițial și între cea mai apropiată gară feroviară de descărcare corespunzătoare și punctul de descărcare a mărfurilor pentru traseul final; sau

- pe o rază care nu depășește 150 km în linie dreaptă de la portul fluvial sau maritim de încărcare sau descărcare.

#CIN

*) Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 211/2003 a fost abrogat. A se vedea Ordinul ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor nr. 2224/2020.

#M25

ANEXA 3

MASE ȘI DIMENSIUNI

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

Clasificarea drumurilor din punctul de vedere al limitelor impuse privind masele și dimensiunile maxime admise:

R = drumuri reabilitate

#M29

NR = drumuri nereabilitate

#M25

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.

#M29

		R	NR	M	P
#M25					
1.	DIMENSIUNI MAXIME ADMISE (în metri)				
1.1.	Lungime*1), *2)				
	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)	Toate vehiculele, cu excepția vehiculelor menționate la lit. b)	2,55	2,55	2,55	2,55
b)	Suprastructuri de vehicule izoterme sau containere ori cutii mobile izoterme	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 prevăzut în <u>anexa nr. 2</u>	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 o axă	28,00	28,00	26,00	26,00
2.2.1.2.	Autovehicul cu 3 axe cu remorcă cu o axă	35,00	35,00	35,00	33,00
2.2.1.3.	Autovehicul cu 4 axe cu remorcă cu o 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
#M35					
3.	AXĂ TRIPLĂ (TRIDEM) A AUTOVEHICULELOR				
#M25					
3.1.	mai mică sau egală cu 1,3 metri (d ≤ 1,3 m)	21,00	21,00	19,00	16,50
3.2.	mai mare de 1,3 metri, dar mai mică sau egală cu 1,4 metri (1,3 < d ≤ 1,4 m)	24,00	22,00	20,00	18,00

*1) Pentru vehiculele și ansamblurile de vehicule echipate cu dispozitive aerodinamice omologate, lungimea prevăzută la pct. 1.1 poate fi depășită, fără a fi limitată cu lungimea dispozitivelor, numai dacă se respectă prevederile pct. 1.5 din [anexa nr. 2](#) la Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

*2) Plus 0,15 metri pentru vehiculele care efectuează un transport de containere de 45 de picioare, în cadrul unei operațiuni de transport intermodal.

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

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

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

Axa dublă (tandem) sau axa triplă (tridem) se consideră cu roți jumelate numai dacă toate roțile

axelor componente sunt jumelate.

#M22

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 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.

#M22

ANEXA 5 *** Abrogată

#B
