

SINTEZA la proiectul de Lege
pentru modificarea unor acte normative (privind administrarea și utilizarea drumurilor publice)

participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, prounerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
Avizare și consultare publică			
Ministerul Afacerilor Externe (DI/3/041.1-3810 din 01.04.2026)	1.	Comunică lipsă de obiecții și propuneri	-
Ministerul Mediului (13-05/1248 din 16.04.2026)	2.	Comunică susținerea acestuia fără obiecții și propuneri.	-
Serviciul Hidrometeorologic de Stat (nr. 02/471 din 07.04.2026)	3.	Comunică lipsă de obiecții	-
Ministerul Finanțelor (Nr. 09/2-03/241/554 din 09.04.2026)	4.	Realizarea prevederilor prezentei legi se va efectua din contul și în limita alocațiilor bugetare aprobate prin legea bugetară anuală și din alte surse neinterzise de legislație, fără necesitatea alocării mijloacelor bugetare suplimentare.	Se acceptă
Ministerul Apărării (nr.11/584 din 10.04.2026)	5.	Comunică lipsă de obiecții	-
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (Nr.17-1315 din 17.04.2026)	6.	La Art. I. - Legea drumurilor nr.509/1995. Potrivit pct. 4 din proiect, se propune completarea art.8 cu alin.(2 ¹), prin instituirea unor norme care prevăd că, administratorul poate stabili condiții speciale de circulație pe anumite sectoare de drumuri administrate și restricții privind dimensiunile și masele maxime admise pentru vehicule, în funcție de parametrii tehnici ai infrastructurii rutiere. În vederea asigurării clarității și previzibilității normei juridice, se impune revizuirea și completarea acesteia, prin stabilirea unor criterii, condiții sau proceduri clare prin care pot fi instituite aceste restricții. Redacția propusă poate genera riscuri de aplicare discreționară,	Se acceptă parțial Normele propuse au un caracter tehnico-administrativ, specific domeniului gestionării infrastructurii rutiere, care presupune intervenții operative și adaptate la condiții variabile. Stabilirea exhaustivă, la nivel de lege, a criteriilor pentru instituirea restricțiilor nu este oportună, întrucât condițiile relevante (starea tehnică a drumului, capacitatea portantă, condițiile meteorologice, intensitatea traficului) sunt dinamice și imprevizibile, iar o reglementare rigidă ar limita capacitatea administratorului de a interveni prompt pentru protejarea infrastructurii rutiere și asigurarea siguranței circulației.

	<p>precum și dificultăți în asigurarea unei aplicări uniforme a prevederilor legale, în sensul principiilor consacrate de art. 3 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.</p> <p>Obiecția este valabilă și pentru norma expusă la pct.4 subpct.3), potrivit căreia „administratorul drumului instituie restricții de circulație privind masa totală a vehiculelor”, care de asemenea, nu stabilește criterii clare și obiective pentru instituirea acestor restricții, ceea ce poate genera aplicări neuniforme sau discreționare ale prevederii.</p>	<p>Exercitarea competențelor nu este discreționară, aceasta realizându-se în baza normativelor tehnice și standardelor din domeniu, cu respectarea principiilor stabilite de Legea nr. 100/2017, inclusiv legalitatea, proporționalitatea și transparența.</p> <p>Totodată, prevederile art. 8 alin. (10) stabilesc obligații clare privind indicarea drumurilor vizate, tipul transportului, perioada restricțiilor și informarea autorităților și utilizatorilor, asigurând un nivel suficient de previzibilitate.</p> <p>În același timp, pentru sporirea clarității normei, textul a fost ajustat la alin. (2¹) fiind propus în următoarea redacție: „(2¹) Administratorul poate stabili condiții speciale de circulație pe anumite sectoare de drumuri administrate și restricții privind dimensiunile și masele maxime admise pentru vehicule, în funcție de parametrii tehnici ai infrastructurii rutiere, cu semnalizarea corespunzătoare a sectorului de drum.”</p> <p>Această completare introduce o garanție suplimentară privind informarea utilizatorilor și aplicarea uniformă a restricțiilor.</p>
<p>Grupul de lucru al comisiei de stat pentru reglementare a activității de întreprinzător (Nr. 38-78-4529 din 22.04.2026)</p>	<p>7. Norma propusă la art. 7 alin.(4), care obligă proprietarul căii de acces să suporte integral costurile demolării sau modificării acesteia în cazul modernizării drumului public, contravine principiului proporționalității, care este inclusiv consacrat și de art. 46 din Constituție, dar și de standardele dezvoltate în jurisprudența Curtea Europeană a Drepturilor Omului. Chiar dacă aparent norma urmărește un scop legitim de interes public, caracterul absolut al obligației („pe cont propriu”), lipsa oricărei forme de compensare și absența unor criterii de aplicare conduc la impunerea unei sarcini excesive și individuale asupra proprietarului. O asemenea reglementare este contrară cu echilibrul necesar între interesul public și protecția dreptului de proprietate și poate constitui o ingerință disproporționată în dreptul de proprietate. Se impune revizuirea dispoziției prin introducerea unor mecanisme de compensare și a unor criterii clare care să asigure respectarea principiului proporționalității.</p>	<p>Nu se acceptă</p> <p>Norma propusă la art. 7 alin. (4) trebuie analizată în corelație cu cadrul juridic existent, având în vedere că accesul la drumurile publice se realizează în baza autorizației prevăzute la art. 7 alin. (1)–(3) din Legea nr. 509/1995 și este amplasat pe terenuri proprietate publică, aferente drumurilor, generând un beneficiu direct pentru titularii acestora. Totodată, reglementări similare sunt deja consacrate la art. 9 alin. (3) din aceeași lege, proiectul având rolul de a asigura claritatea și aplicabilitatea uniformă a acestora inclusiv cu prevederi expres în privința căilor de acces.</p> <p>Obligația instituită prin art. 7 alin. (4) intervine exclusiv în situații determinate de modernizarea și exploatarea drumurilor publice și este justificată de necesitatea protejării infrastructurii rutiere și asigurării siguranței circulației, constituind expresia unui interes public superior. Caracterul previzibil al măsurii este asigurat de regimul de autorizare existent la art. 7</p>

La art.8 alin.(2¹) se acordă dreptul administratorului drumului (care de obicei este o întreprindere cu capital majoritar de stat) „de a stabili condiții speciale de circulație pe anumite sectoare de drumuri administrate și restricții privind dimensiunile și masele maxime admise pentru vehicule, în funcție de parametrii tehnici ai infrastructurii rutiere.” Această normă la fel ridică probleme din perspectiva principiului legalității și proporționalității. Orice restrângere potențială trebuie să fie strict în limitele clare ale legii, previzibilă, proporțională și însoțită de garanții suficiente împotriva abuzului. Însă formularea generală și lipsa unor criterii clare de aplicare conferă administratorului o marjă excesivă de discreție. În absența unor norme clare privind condițiile, procedura și limitele instituirii acestor restricții, precum și a unor mecanisme de control și contestare, norma propusă este contrară cu cerințele de previzibilitate a legii și riscă să afecteze în mod disproporționat drepturile operatorilor economici. Se impune, prin urmare, completarea normei cu criterii obiective și proceduri transparente. În aceeași ordine de idei, la alin.(10) la fel se prevede dreptul administratorului drumului de a institui restricții de circulație privind masa totală a vehiculului în cazul în care Serviciul Hidrometeorologic emite avertizări meteorologice în baza de coduri cromatice. Astfel chiar dacă deciziile administratorului trebuie să fie corelate cu „codurile cromatice” emise de SHS, totuși sunt necesare criterii corespunzătoare, și unele reguli generale cel puțin pentru a clarifica în ce mod aceste decizii trebuie să fie corelate cu acele coduri cromatice, care sunt limitele concrete (categoriile de limite) pentru restricțiile pe care le poate impune administratorul drumului și cum aceste limite se raportează la fiecare cod cromatic în parte. În caz contrar, pot fi admise abuzuri sau intervenții disproporționate din partea administratorului drumului, cu atât mai mult că pentru nerespectarea acestor limite, în proiect se prevede sancțiune contravențională.

alin. (1)–(3), iar aplicarea acestora se realizează cu respectarea principiilor legalității și proporționalității, fără a constitui o ingerință nejustificată în dreptul de proprietate.

Totodată, normele propuse la **art. 8 alin. (2¹)** și **art. 8 alin. (10)** au un caracter tehnico-administrativ specific domeniului gestionării infrastructurii rutiere, care presupune intervenții operative și adaptate unor condiții variabile. Stabilirea exhaustivă, la nivel de lege, a tuturor criteriilor pentru instituirea restricțiilor nu este oportună, întrucât acestea depind de factori dinamici precum starea tehnică a drumului, capacitatea portantă, condițiile meteorologice.

În acest context, competența administratorului prevăzută la **art. 8 alin. (2¹)** nu are caracter discreționar, fiind condiționată expres de „parametrii tehnici ai infrastructurii rutiere” și exercitată în baza normativelor tehnice și standardelor aplicabile, cu respectarea principiilor prevăzute de Legea nr. 100/2017. De asemenea, aceasta se corelează cu regula generală instituită la **art. 8 alin. (2)** privind respectarea limitelor maxime admise.

Prevederile **art. 8 alin. (10)** instituie un mecanism clar și obiectiv, bazat pe avertizările oficiale ale Serviciului Hidrometeorologic de Stat, care reprezintă un criteriu extern și standardizat. Restricțiile sunt limitate în timp și spațiu și sunt însoțite de obligații explicite privind indicarea sectoarelor de drum vizate, tipul transportului și perioada de aplicare, precum și de informarea autorităților competente și a utilizatorilor drumurilor, asigurând astfel un nivel adecvat de previzibilitate. Totodată, aceste prevederi reprezintă o ajustare a mecanismului existent la **art. 8 alin. (10)** în redacția actuală a legii, prin utilizarea sistemului de avertizări meteorologice pe coduri cromatice.

În același timp, pentru sporirea clarității și transparenței, norma prevăzută la **art. 8 alin. (2¹)** a fost completată, fiind propusă următoarea redacție: „(2¹) Administratorul poate stabili condiții speciale de circulație

		pe anumite sectoare de drumuri administrate și restricții privind dimensiunile și masele maxime admise pentru vehicule, în funcție de parametrii tehnici ai infrastructurii rutiere, cu semnalizarea corespunzătoare a sectorului de drum.” Această completare introduce o garanție suplimentară privind informarea utilizatorilor și aplicarea uniformă a restricțiilor.
Ministerul Afacerilor Interne (nr. 38/1478 din 14.04.2026	8.	<p>La art. I pct. 1 din proiect, sunt instituite definiții noi, precum greutatea maximă autorizată și greutatea maximă admisă pe osii, însă pe parcursul proiectului se utilizează o terminologie diferită, cum ar fi masa maximă admisă, masa maximă admisă pe osii și masa totală. În acest context, se consideră necesară revizuirea proiectului și Legea drumurilor nr. 509/1995, în vederea asigurării unei terminologii uniforme, în conformitate cu regulile de tehnică legislativă.</p> <p>La art. I pct. 3 din proiect, în partea ce vizează art. 7, se propune substituirea textului din alin. (3) <i>„în termen de 60 de zile calendaristice din data notificării, restabilindu-se continuitatea elementelor geometrice ale drumului”</i> cu sintagma <i>„în termen de 30 de zile calendaristice din data notificării, restabilindu-se continuitatea elementelor geometrice ale drumului”</i>, în vederea excluderii tergiversării proceselor de restabilire a drumului.</p> <p>Totodată, este necesar în textul aliniatului prenotat de prevăzut expres instituțiile abilitate cu dreptul de notificare a deținătorilor căilor de acces realizate în zona drumului public fără autorizația indicată la art. 7 alin. (2) sau cu încălcarea condițiilor impuse prin autorizația respectivă, precum și căile de acces care nu sunt utilizate, despre necesitatea demolării acestora.</p> <p>3. La art. I pct. 4 subpct. 3) din proiect, în partea ce vizează art. 8 alin. (10) lit. b), se recomandă substituirea textului <i>„autoritatea administrativă a Ministerului Afacerilor Interne cu competențe în domeniul asigurării dirijării, supravegherii și controlului traficului rutier”</i> cu sintagma <i>„Inspectoratul General al Poliției”</i>, în vederea</p>
		Se acceptă
		Se acceptă
		Se acceptă

	<p>uniformizării terminologiei utilizate în actul normativ. Totodată, în același context, se propune modificarea alin. (9) al aceluiași articol, prin substituirea textului „<i>reprezentanții subdiviziunii specializate a Ministerului Afacerilor Interne cu competențe în domeniul asigurării dirijării, supravegherii și controlului traficului rutier</i>” cu sintagma „<i>Inspectoratul General al Poliției</i>”.</p> <p>La art. I pct. 4 subpct. 3) din proiect, în partea ce vizează art. 8 alin. (10¹), se sugerează substituirea sintagmei „<i>limitările provizorii</i>” cu sintagma „<i>restricțiile de circulație</i>”, în scopul asigurării coerenței terminologice cu art.8 alin.(10) din proiect, precum și cu actele normative din domeniu.</p> <p>5. La art. I pct. 4, se consideră necesară completarea cu încă un aliniat la art. 8 în situația în care drumurile publice sânt blocate și deteriorate din cauza accidentelor în traficul rutier, administratorul drumului ia măsuri pentru restabilirea operativă a circulației prin executarea, după caz, de variante ocolitoare sau alte amenajări cu caracter provizoriu iar, compania de asigurări a persoanei vinovate în producerea accidentului în traficul rutier este obligată să suporte cheltuielile aferente lucrărilor.</p> <p>6. La art. II, se consideră necesară substituirea textului „art.8 alin.(10) din Legea drumurilor nr.509/1995” cu textul „art.8 alin.(10) lit.a) din Legea drumurilor nr.509/1995”, în scopul asigurării preciziei normative și evitării interpretărilor extinse. Or, dispozițiile referitoare la instituirea restricțiilor de circulație privind masa totală a vehiculelor (greutatea maximă autorizată) sunt reglementate la lit. a) a alin. (10), unde sunt stabilite elementele esențiale ale acestor restricții, inclusiv lista drumurilor și regiunea de aplicare, tipul transportului și perioada pentru care acestea se instituie.</p> <p>7. La promovarea proiectului urmează a se ține cont de prevederile art. 16 a Legii nr. 100/2017, cu privire la actele normative, potrivit căreia autoritățile administrației publice centrale de specialitate și autoritățile publice autonome emit sau aprobă, în condițiile legii, acte normative.</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Se acceptă</p> <p>Se acceptă</p>
--	--	---

		<p>Autorul, urmează a se conforma principiilor activității de legiferare, potrivit cărora actul normativ trebuie să se integreze organic în cadrul normativ în vigoare, scop în care proiectul actului normativ trebuie corelat cu prevederile actelor normative de nivel superior sau de același nivel cu care se află în conexiune.</p> <p>Subsidiar, învederăm că autorul proiectului urmează a se conforma prevederilor art. 54 a Legii cu privire la actele normative, și a expune conținutul proiectului într-un limbaj simplu, clar și concis, pentru a se exclude orice echivoc, cu respectarea strictă a regulilor gramaticale, de ortografie și de punctuație.</p>	Se acceptă
Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare (Nr. 23-02/1088 din 09.04.2026)	9.	Comunicăm lipsa de obiecții și propuneri	-
Centrul de Armonizare a Legislației (Nr. 31/02-126-4102 din 09.04.2026)	10.	<p>Cu referire la Art. I, pct. 6 din proiect, ce vizează redacția nouă a Anexei nr. 2 la Legea nr. 509/1995, la pct. 2.2.2., lit. c) din proiect masa maximă admisă pentru autovehicul cu trei osii cuplat cu semiremorcă cu două sau trei osii 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 este de 42 de tone, ori pct. 2.2.2, lit. (c) din Anexa I a actului UE indică o masă de 44 tone. Astfel, se impune ajustarea normei naționale.</p> <p>Totodată, cu referire la Art. I, pct. 4 din proiect, referitor la completarea art. 8 din Lege cu alin. (22) în ceea ce privește reglementarea circulației vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule echipate cu dispozitive aerodinamice pe drumurile publice de Guvern, atragem atenția că, transpunerea integrală a art. 8b (1) va fi asigurată odată cu intrarea în vigoare a actului normativ respectiv, aprobat de Guvern.</p> <p>Reieșind din constatările expertizei de compatibilitate referitoare la transpunerea Directivei 96/53/CE, clauza de armonizare a proiectului național, urmează a fi</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Se acceptă</p> <p>Se acceptă parțial</p> <p>Necesitatea respectării tehnicii legislative și a funcției specifice a clauzei de</p>

	<p>modificată și expusă în următoarea redacție:</p> <p>„Prezenta Lege transpune parțial (transpune: art. 2 (noțiunea de „dimensiuni maxime autorizate”, „greutatea maximă autorizată” și „greutatea maximă autorizată pe osie”; art. 3 (1); art. 4 (1); art. 7; Anexa I și transpune parțial: art. 8b (1)) Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 235 din 17 septembrie 1996, CELEX: 31996L0053, așa cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019”.</p> <p>De asemenea, proiectul național urmează a fi completat cu un punct nou care să prevadă modificarea clauzei de armonizare existente din Legea nr. 509/1995 în vigoare, în redacția expusă mai sus.</p> <p>Obiecții privind tabelul de concordanță Tabelul de concordanță pentru Directiva 96/71/CE urmează a fi revizuit, după cum urmează:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Compartimentul 1 va fi completat cu informația privind ultima modificare adusă directivei UE, în speță, Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019. <p>De asemenea, potrivit explicațiilor din Tabelul de concordanță referitor la art. 5 din Directivă, nu este clar de ce norma UE a fost apreciată ca neaplicabilă în măsura în care aceasta stabilește anumite prevederi derogatorii, dar obligatorii de la lungimea maximă admisă pentru vehiculele articulate puse în circulație înainte de 1 ianuarie 1991. Respectiv, se impune clarificarea motivelor neaplicabilității acesteia, fie transpunerea acesteia de proiectul național.</p>	<p>armonizare, care are un caracter strict de identificare a actului UE transpus și a gradului de transpunere, fără a detalia elementele materiale ale transunerii.</p> <p>În acest sens, se constată că includerea în clauza de armonizare a noțiunilor și conceptelor juridice preluate din Directiva 96/53/CE nu este oportună, întrucât aceasta conduce la încărcarea nejustificată a textului normativ și afectează caracterul său concis și standardizat. Detalierea elementelor transpuse este specifică tabelului de concordanță, care constituie instrumentul tehnic adecvat pentru evidențierea corespondenței dintre dispozițiile directivei și cele naționale.</p> <p>Prin urmare, se acceptă modificarea clauzei de armonizare în sensul limitării la indicarea articolelor transpuse parțial din directivă, cu excluderea enumerării noțiunilor, urmând ca aceste informații să fie reflectate exclusiv în tabelul de concordanță.</p> <p style="text-align: right;">Se acceptă</p> <p style="text-align: right;">Se acceptă</p>
--	--	--

	<p>redacția propusă de autor, cu atât mai mult că această nouă redacție nu reprezintă o transpunere a prevederilor <i>Directivei 96/53/CE</i>. Prin urmare, se va elucida aspectul evocat.</p> <p>La pct. 5, în vederea asigurării unei identificări clare și conforme tehnicii legislative a normei vizate, se propune următoarea redacție a dispoziției de modificare: „În anexa nr. 1, capitolul I „Limitele zonelor drumurilor publice”, la punctul 2, cuvintele „până la” se substituie cu cuvintele „este minim de”.</p> <p>La art. II – modificarea Codului contravențional nr. 218/2008: În dispoziția introductivă, cuvântul „republicată” se va substitui cu cuvântul „republicat”, în vederea asigurării acordului gramatical corect.</p>	<p>În ceea ce privește necesitatea modificării alin. (10), se subliniază că aceasta nu are ca scop direct transpunerea Directivei 96/53/CE, dar îmbunătățirea cadrului național de reglementare, în contextul: creșterii frecvenței fenomenelor meteorologice extreme, necesității protejării infrastructurii rutiere împotriva degradării accelerate și asigurării siguranței participanților la trafic.</p> <p style="text-align: center;">Se acceptă</p> <p style="text-align: center;">Se acceptă</p>
<p>Agencia Proprietății Publice (Nr. 05-04-2698 din 15.04.2026)</p>	<p>Reieșind din faptul că proiectul a fost expedit spre consultare S.A. „Administrația Națională a Drumurilor”, solicităm să se țină cont de poziția acesteia la definitivarea proiectului.</p>	<p style="text-align: center;">-</p>
<p>S.A. „Administrația Națională a Drumurilor” (Nr. 09/01-01/1989 din 15.04.2026)</p>	<p>La art. 1 alin. (3) la noțiunea ”teren aferent drumului” – sintagma „zonele de protecție,, se modifică în ”inclusiv, ampriza drumului, zonele de siguranță)”</p> <p>La art. 1 alin. (4), după cuvintele „locurile pentru parcare, pentru oprire și pentru staționare” se completează cu sintagma „rampă de inspecție tehnică”</p> <p>La art. 2 alin. (3) pct. 2) lit. c), după cuvintele „istorice și de cultură” se completează cu sintagma „precum și punctele de trecere a frontierei de stat”.</p> <p>Art. 2 alin. (3) se completează cu pct. 1¹), cu următorul cuprins: ”drumuri de transport transeuropene - drumuri internaționale care trec prin Republica Moldova incluse în rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T), și care pot coincide cu autostrăzi, drumuri expres și drumuri republicane”.</p> <p>La art. 3 alin. (1) lit. a) pct. 1), după cuvintele „parcaje și platforme pentru staționarea mijloacelor de transport” se</p>	<p style="text-align: center;">Se acceptă</p> <p style="text-align: center;">Se acceptă</p> <p style="text-align: center;">Se acceptă</p> <p style="text-align: center;">Se acceptă</p> <p style="text-align: center;">Se acceptă</p>

		<p>cale de acces la drumul public – drum special amenajat pentru intrarea pe (ieșirea din) teritoriul obiectivului.</p> <p>Se propune introducerea unui articol nou cu următorul cuprins: ”Articolul _____. Obligațiunile populației: Pe sectoarele în care drumurile publice traversează localități, locuitorii acestora sunt obligați să întrețină în bună stare șanțurile, podețele de la intrările în curți, plantațiile și trotuarele din dreptul locuințelor și a terenurilor pe care le dețin. Coordonarea acestei activități revine primăriilor.”.</p> <p>Se propune reintroducerea unor prevederi similare fostului art. 17 din Legea nr. 509/1995 (în redacția anterioară anului 2016), în vederea consolidării cadrului normativ privind întreținerea infrastructurii rutiere în localități.</p>	<p>drumurile publice, inclusiv condițiile de amenajare și autorizare a acestora.</p> <p style="text-align: center;">Se acceptă</p> <p>Norma a fost inclusă ca aliniat în art. 16.</p>
Expertizare			
Expertiza anticorupție Centrul Național Anticorupție (Raport de expertiză nr. ELO26/1147/8 din 18.05.2026)	8	<p>Proiectul nu conține factori și riscuri de corupție. Autorul a respectat prevederile legale privind transparența în procesul decizional. Textul proiectului este expus într-un limbaj simplu, clar și concis, cu respectarea regulilor gramaticale și de ortografie, întrunind cerințele prevăzute de art. 54 din Legea nr. 100/2017. În textul proiectului nu au fost identificate norme contradictorii sau conflicte dintre prevederile acestuia cu reglementările altor acte normative în vigoare.</p>	-
Ministerul Justiției (Nr. 04/2-5624 din 22.05.2026)	9	<p>La art. I (Legea drumurilor nr. 509/1995): La pct. 1, dispoziția propriu-zisă se va reda astfel: „Clauza de armonizare va avea următorul cuprins:”, urmată de expunerea acesteia.</p> <p>La pct. 2 sbp. 2): textul „la articolul aliniatul (4)” se va substitui cu textul „la alineatul (4)”. Cu titlu de observație generală, Legea nr. 100/2017 operează cu termenul „alineat” (nu „aliniat”) — observația se referă la toate situațiile similare din proiect. La formularea amendamentelor se va ține cont de distincția între „sintagma” (grup de două sau mai multe cuvinte între care există raporturi de subordonare), „textul” (cuvinte și cifre, cuvinte și semne de punctuație) și „cuvântul”/„cuvintele” sau „cifra”/„cifrele”.</p>	<p style="text-align: center;">Se acceptă</p> <p style="text-align: center;">Se acceptă</p>

	<p>La pct. 3, textul „punctul (1¹)” se va substitui cu textul „punctul 1¹)”. În redacția propusă a pct. 1¹), formularea „și care pot coincide cu autostrăzi, drumuri expres și drumuri” este tautologică; se recomandă reformularea „și care pot include autostrăzi, drumuri expres sau alte drumuri naționale”.</p> <p>La pct. 4, partea dispozitivă se va expune: „articolul 3 va avea următorul cuprins:”.</p> <p>La alin. (2) textul „prezentate în anexa nr. 1 secțiunea II” se va substitui cu textul „prevăzute în anexa nr. 1 secțiunea II”. Se va evita utilizarea sintagmelor „și alte lucrări de artă”, „și altele asemenea”, prea generale.</p> <p>La pct. 5: în dispoziția de modificare se va exclude textul „după alineatul (2)” (modificările se operează în ordine succesivă — observația este valabilă pentru toate cazurile similare). Utilizarea cuvântului „calendaristice” este inutilă, aceasta reprezentând regula generală de calculare a termenului.</p> <p>La pct. 6, în redacția propusă a alin. (10) lit. a) formularea „actele emise în acest sens sunt executorii și obligatorii” este excesiv de generală; se recomandă precizarea acesteia.</p> <p>La pct. 7, în redacția propusă a art. 16 alin. (4), formularea „Coordonarea acestei activități revine primăriilor” este insuficient determinată juridic — nu este clar în ce constă coordonarea, dacă primăria emite dispoziții, dacă efectuează controale sau dacă poate aplica sancțiuni.</p> <p>La pct. 8, dispoziția de modificare se va reda: „În anexa nr. 1, capitolul I «Limitele zonelor drumurilor publice», la punctul 2, cuvintele «ajunge până la» se substituie cu cuvintele «este minimum de»”.</p> <p>La Art. II (Codul contravențional nr. 218/2008):</p> <p>Formularea propusă ridică rezerve sub aspectul previzibilității normei contravenționale. Sintagma „restricțiile instituite în temeiul art. 8 alin. (10) lit. a)” are caracter general și nu delimitează suficient natura restricțiilor a căror încălcare constituie contravenție. Se</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Definiția a fost redată în redacția: drumuri transeuropene TEN-T - drumuri internaționale care trec prin Republica Moldova incluse în rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T), și care pot include autostrăzi, drumuri expres și drumuri republicane.</p> <p>Se acceptă</p> <p>Se acceptă</p> <p>Se acceptă</p> <p>Pct. 6 alin. (10) lit. a) a fost expus în următoarea redacție: „actele emise în acest sens devin executorii de la data publicării lor pe pagina web oficială a administratorului drumului și sunt obligatorii pentru toți utilizatorii drumurilor publice pe perioada stabilită prin actul respectiv”.</p> <p>Se acceptă</p> <p>Pct. 7 alin. (4) a fost expus în următoarea redacție: „Autoritățile administrației publice locale monitorizează îndeplinirea acestor obligații, emit dispoziții pentru respectarea lor și aplică, după caz, sancțiunile prevăzute de lege”.</p> <p>Se acceptă</p> <p>Se acceptă</p> <p>Art. II — textul a fost expus conform recomandării: „restricțiilor temporare de circulație privind masa maximă admisă și/sau accesul vehiculelor, instituite în temeiul art. 8 alin. (10) lit. a) din Legea drumurilor nr. 509/1995”.</p>
--	---	--

	recomandă substituirea textului „restricțiilor de circulație privind masa totală a vehiculelor, în cazul în care temperatura aerului este mai mare de 30°C” cu textul „restricțiilor temporare de circulație privind masa maximă admisă și/sau accesul vehiculelor, instituite în temeiul art. 8 alin. (10) lit. a) din Legea drumurilor nr. 509/1995”.	
--	---	--

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA