

**ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 55 din 14 septembrie 2016 privind reorganizarea  
Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. și înființarea  
Companiei Naționale de Investiții Rutiere - S.A., precum și modificarea și completarea  
unor acte normative**

Având în vedere că Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. este administratorul autostrăzilor și drumurilor naționale pe bază de contract de concesiune încheiat în condițiile prevăzute de legislația în vigoare, având drepturile, obligațiile și răspunderile ce îi revin în această calitate, potrivit reglementărilor interne și actelor juridice internaționale la care România este parte,

în vederea asigurării cadrului legal, precum și a condițiilor necesare realizării obligațiilor Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A., aflată sub autoritatea Ministerului Transporturilor, pentru desfășurarea activităților de interes public național în domeniul administrării drumurilor naționale și autostrăzilor,

întrucât principalele obiective ale Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. pentru perioada următoare sunt reprezentate de dezvoltarea rețelei de autostrăzi, construirea unei rețele de drumuri expres, realizarea de centuri și variante ocolitoare pentru orașele mari, conexiunea municipiilor reședință de județ și a localităților urbane limitrofe la autostrăzi și drumuri expres, dar și de a asigura implementarea proiectelor de infrastructură de transport transeuropeană pe care le gestionează în prezent, așa cum acestea sunt definite de legislația în vigoare,

având în vedere că proiectele de infrastructură de transport sunt investiții publice de importanță strategică pentru România, care asigură conectivitatea cu coridoarele de transport europene și creșterea mobilității populației și a mărfurilor,

deoarece în prezent se înregistrează multiple întârzieri în implementarea proiectelor de infrastructură de transport rutier datorită lipsei fondului de timp alocat pentru proiectele de infrastructură de către managementul companiei ca urmare a volumului de activitate pe care îl presupune activitatea de mentenanță a rețelei naționale rutiere, respectiv cca 30% din fondul de timp este alocat proiectelor de investiții în infrastructură și cca 70% din fondul de timp pentru mentenanță, cu implicații directe asupra realizării rețelei de autostrăzi, precum și datorită slabei calități a documentațiilor tehnico-economice elaborate și a lipsei personalului specializat în probleme de implementare a proiectelor de infrastructură,

întrucât media europeană anuală de realizare a rețelelor de autostrăzi este de 100 km/an la o populație de 18 milioane de locuitori, iar în România, începând cu anul 2007 și până în prezent, a fost realizată o medie anuală de 50 km/an cu impact direct asupra atragerii de investitori pentru susținerea dezvoltării economice a României,

în acest context se impune de urgență reorganizarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - SA concomitent cu înființarea unei companii distincte pentru gestionarea infrastructurii rutiere, astfel încât să fie asigurată dezvoltarea pe termen lung a rețelei de transport TEN-T centrală și globală, în conformitate cu obiectivele asumate față de Comisia Europeană.

Neadoptarea cadrului legal de reorganizare constituie o situație excepțională care conduce la întârzieri în implementarea proiectelor și la decommiterea unor sume importante de bani din bugetul Uniunii Europene. Aceste întârzieri au impact direct asupra dezvoltării economice viitoare a României.

Urgența reglementării este determinată de riscul posibil de a decommita importante sume de bani din bugetul Uniunii Europene ca urmare a neimplementării proiectelor de infrastructură de transport rutier. De asemenea, urgența reglementării este determinată și de blocajul existent în implementarea proiectelor de infrastructură rutieră care conduce la afectarea atragerii de investitori la nivel național, la neasigurarea unui grad ridicat de mobilitate a populației și a circulației mărfurilor, concomitent cu diminuarea resurselor atrase la bugetul de stat din dezvoltarea investițiilor în diferite sectoare ale economiei naționale, fiind astfel afectată

dezvoltarea economică a României. Totodată urgența reglementării este determinată de penalitățile/majorările de întârziere contractuale rezultate din derularea contractelor cu executanții de lucrări cu impact direct asupra cheltuielilor bugetului de stat.

Totodată, se impun modificarea și completarea în mod corespunzător a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 84/2003 pentru înființarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. prin reorganizarea Regiei Autonome "Administrația Națională a Drumurilor din România", aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 47/2004, cu modificările și completările ulterioare, pentru a asigura eficienta utilizare a fondurilor existente la dispoziția companiei.

Prin prezentul act normativ se aprobă înființarea Companiei Naționale de Investiții Rutiere - S.A., denumită în continuare C.N.I.R., ca societate pe acțiuni, potrivit prevederilor Legii societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu personalitate juridică, de interes strategic național, care se organizează și funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor, pe bază de gestiune economică și autonomie financiară distinctă, cu respectarea legislației în vigoare, care va asigura serviciul public de dezvoltare a infrastructurii de transport rutiere pentru transportul populației și al mărfurilor, în condiții de siguranță a circulației, timp de deplasare comparabili cu cei din Uniunea Europeană și confort în trafic.

Odată cu înființarea Companiei Naționale de Investiții Rutiere - S.A. este necesar să fie reglementat și regimul juridic al exproprierilor pentru terenurile pe care urmează a se implementa proiectele de dezvoltare a infrastructurii, întrucât odată cu înființarea C.N.I.R. exproprierile ar urma să se realizeze prin noua companie. De asemenea, este necesară reglementarea regimului juridic al terenurilor proprietate publică a statului român care urmează a fi utilizate de C.N.I.R. cu titlu de concesiune pentru dezvoltarea proiectelor de infrastructură rutieră.

În același timp, odată cu înființarea C.N.I.R. este necesar a fi reglementate regimul juridic al concesiunilor pentru terenurile proprietate publică a statului român destinate spațiilor de servicii situate de-a lungul autostrăzilor și drumurilor expres, precum și regimul juridic al subconcesiunilor.

Deoarece întârzierea implementării proiectelor de infrastructură de transport transeuropeană are impact direct asupra pierderii de sume alocate României prin Programul operațional Infrastructură mare, estimate la aproximativ 6,8 mld. euro, context care impune reglementarea în regim de urgență a unor măsuri pentru diminuarea acestei categorii de risc, având în vedere că elementele sus-menționate vizează interesul public și strategic, sunt o prioritate a Programului de guvernare și constituie o situație de urgență și extraordinară, a cărei reglementare nu poate fi amânată, se impune adoptarea de măsuri imediate pe calea ordonanței de urgență.

În temeiul art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată,

**Guvernul României** adoptă prezenta ordonanță de urgență.

## **CAPITOLUL I: Reorganizarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A.**

### **SECȚIUNEA 1: Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A.**

#### **Art. 1**

**(1)** Începând cu data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A., înființată potrivit prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 84/2003 pentru înființarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. prin reorganizarea Regiei Autonome "Administrația Națională a Drumurilor din România", aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 47/2004, cu modificările și completările ulterioare, este supusă reorganizării prin:

**a)** schimbarea denumirii companiei;

- b) modificarea obiectului de activitate;
- c) modificarea mecanismului financiar de funcționare a companiei;
- d) transferul unor proiecte de infrastructură de transport rutier în implementare către compania de investiții rutiere nou - înființată;
- e) alte măsuri prevăzute.

(2) Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A., denumită în continuare C.N.A.D.N.R., își schimbă denumirea în Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A., denumită în continuare C.N.A.I.R.

(3) În cuprinsul Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 84/2003, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 47/2004, cu modificările și completările ulterioare, în statutul companiei și în toate actele normative sintagma "Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A." se înlocuiește cu sintagma "Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A."

## **SECȚIUNEA 2: Obiectul de activitate al C.N.A.I.R., surse de finanțare**

### **Art. 2**

Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 84/2003 pentru înființarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. prin reorganizarea Regiei Autonome "Administrația Națională a Drumurilor din România", aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 47/2004, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. La articolul 4, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:

"Art. 4

(1) C.N.A.I.R. are ca obiect principal de activitate:

- a) întreținerea, repararea, administrarea și exploatarea autostrăzilor, drumurilor expres, drumurilor naționale, variantelor ocolitoare, precum și a altor elemente de infrastructură rutiera definite conform legii, în scopul desfășurării traficului rutier în condiții de siguranță a circulației;
- b) codurile aferente lit. a) sunt: cod CAEN 4523 - construcții de autostrăzi; drumuri, aerodromuri și baze sportive; cod CAEN 4525 - alte lucrări speciale de construcții; cod CAEN 4521 - construcții de clădiri și lucrări de geniu; cod CAEN 4511 - demolarea construcțiilor, terasamente și organizare de șantiere; cod CAEN 4512 - lucrări de foraj și sondaj pentru construcții; cod CAEN 4522 - lucrări de învelitori, șarpante și terase la construcții; cod CAEN 7420 - activități de arhitectură, inginerie și servicii de consultanță tehnică legate de acestea;
- c) întreținerea, repararea, administrarea și exploatarea 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, în regie proprie. Pentru aceste categorii de lucrări C.N.A.I.R. va organiza evidență contabilă distinctă în condițiile legii;
- d) executarea lucrărilor prevăzute la lit. c), pentru care există piețe concurențiale, poate avea loc în situații excepționale, cu caracter de urgență, atunci când este necesară asigurarea implementării unui proiect pe baza unei analize de necesitate, sau în situația în care, pe baza unui studiu de rentabilitate, rezultă că pentru statul român este mai eficientă executarea acestor lucrări în regie proprie;
- e) activități comerciale, industriale, precum și alte activități necesare îndeplinirii obiectului său de activitate. Pentru categoriile de activități economice va organiza evidență contabilă distinctă în condițiile legii;
- f) realizarea activităților economice prevăzute la lit. e), pentru care există piață concurențială, poate avea loc în situații excepționale, cu caracter de urgență, atunci când este necesară asigurarea unei activități pe baza unei analize de necesitate, sau în situația în care, pe baza unui studiu de rentabilitate, rezultă că pentru statul român este mai eficientă executarea acestor activități în regie proprie;

g) încasarea în punctele de frontieră și în alte puncte a obligațiilor datorate de către utilizatori pentru folosirea autostrăzilor și drumurilor naționale; codul aferent acestei activități este CAEN 7513 - controlul activităților economice."

**2.** La articolul 3, alineatul (7) se modifică și va avea următorul cuprins:

"(7) Sursele de finanțare ale C.N.A.I.R. cuprind:

- a) venituri proprii;
- b) fonduri externe nerambursabile,
- c) credite interne și externe contractate în nume propriu;
- d) alocații de la bugetul de stat;
- e) alte surse legal constituite."

**3.** La articolul 3, după alineatul (7) se introduc șase noi alineate, alineatele (8)-(13), cu următorul cuprins:

"(8) Veniturile proprii ale C.N.A.I.R. se constituie din:

- a) venituri rezultate din exploatarea bunurilor proprietate publică a statului concesionate C.N.A.I.R. pe bază de contract de concesiune legal încheiat;
- b) veniturile obținute, în lei și în valută, din colectarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de autostrăzi, drumuri expres și drumuri naționale din România aflate în administrarea C.N.A.I.R., stabilite potrivit legislației în vigoare;
- c) veniturile încasate din executarea garanțiilor de participare la licitații.

(9) Veniturile proprii prevăzute la alin. (8) lit. a) și b) se utilizează pentru:

- a) proiectarea, repararea, administrarea, întreținerea și exploatarea infrastructurii rutiere;
- b) plata cheltuielilor suplimentare, ce depășesc valoarea cheltuielilor diverse și neprevăzute din devizul general privind cheltuielile necesare realizării obiectivului de investiții, aferente lucrărilor rezultate în urma schimbării, în condițiile legii, a soluțiilor tehnice și/sau constructive, și a altor categorii de cheltuieli prevăzute de lege;
- c) finanțarea investițiilor proprii;
- d) plăți pentru rambursări de credite, plăți de dobânzi și de comisioane aferente creditelor contractate de C.N.A.I.R. potrivit art. 11 alin. (5);
- e) plata penalităților, dobânzilor de întârziere, precum și a altor cheltuieli aferente acestora stabilite pe baza contractului de achiziție publică legal încheiat, de instanța judecătorească sau comisiile de adjudecare a disputelor conform clauzelor contractuale, inclusiv pentru obiectivele de investiții finanțate de la bugetul de stat;
- f) acoperirea integrală a cheltuielilor de personal, administrare și funcționare a companiei;
- g) cheltuieli de investiții, astfel cum acestea sunt stabilite prin devizul general de investiții sau prin alte acte normative incidente, din domeniul public al statului, pentru proiectele aflate în implementare;
- h) plata rambursării de credite, de plăți de dobânzi și de comisioane contractate de stat pentru obiective de investiții necesare dezvoltării infrastructurii rutiere;
- i) cheltuieli stabilite prin decizii ale comisiilor de adjudecare a disputelor pentru obiective de investiții din domeniul public al statului și a căror finanțare este asigurată de la bugetul de stat conform prevederilor legale, cu excepția dobânzilor, penalităților și altor cheltuieli aferente acestora;
- j) stingerea obligațiilor stabilite prin hotărâri judecătorești și arbitrale care constituie titluri executorii aferente obiectivelor de investiții din domeniul public al statului și a căror finanțare este asigurată de la bugetul de stat, cu excepția dobânzilor, penalităților și altor cheltuieli aferente acestora.

(10) Veniturile proprii prevăzute la alin. (8) lit. c) se utilizează pentru întreținerea și exploatarea infrastructurii rutiere, precum și pentru implementarea proiectelor de infrastructură națională de transport rutier

(11) Sursele proprii de finanțare reprezentate de sumele neutilizate din anii anteriori calculate ca diferență între profitul net repartizat ca sursă proprie de finanțare sau pentru dezvoltare repartizat conform legii la care se adaugă cheltuielile cu amortizarea imobilizărilor necorporale și corporale realizate din surse proprii și sumele proprii efectiv utilizate pentru plăți aferente investițiilor din surse proprii se pot reporta și se pot utiliza într-o perioadă ulterioară, constituindu-se ca sursă pentru finanțarea investițiilor pentru re tehnologizare. Din aceste surse de finanțare se asigură cu prioritate achiziția de dotări independente necesare pentru activitatea curentă a C.N.A.I.R., precum și pentru dotările cu mașini, echipamente și utilaje necesare activității de mentenanță executate în regie proprie.

(12) Alte surse legal constituite reprezintă veniturile încasate din executarea garanțiilor de bună execuție, veniturile încasate din executarea garanțiilor aferente sumelor reținute, veniturile încasate din executarea garanțiilor tehnice pentru asigurarea calității lucrărilor executate, veniturile încasate din alte garanții constituite conform contractelor încheiate, precum și din penalitățile contractuale și dobânzile de întârziere în executarea contractelor, indiferent de sursa de finanțare, precum și veniturile rezultate din executarea deciziilor comisiilor de adjudecare a disputelor, hotărârilor curților de arbitraj și sentințelor instanțelor civile.

(13) Sumele rezultate din valorificarea bunurilor care fac obiectul contractului de concesiune ca urmare a dezmembrării construcțiilor expropriate pentru cauză de utilitate publică, în condițiile legii, situate pe coridoarele de expropriere ale lucrărilor de utilitate publică de interes național se fac venit la bugetul de stat."

**4. Articolul 11 se modifică și va avea următorul cuprins:**

"Art. 11

(1) C.N.A.I.R. beneficiază de sume de la bugetul de stat pentru:

- a) întreținerea, repararea, administrarea și exploatarea autostrăzilor, drumurilor expres, drumurilor naționale, variantelor ocolitoare, precum și a altor elemente de infrastructură rutieră definite conform legii;
- b) întreținerea, repararea, administrarea și exploatarea autostrăzilor, drumurilor expres, drumurilor naționale, variantelor ocolitoare, precum și a altor elemente de infrastructură rutieră definite conform legii, executate în regie proprie;
- c) plata contravalorii materialelor, lucrărilor și serviciilor aferente întreținerii infrastructurii rutiere naționale;
- d) alte cheltuieli de investiții, inclusiv dotări independente reprezentând utilaje și echipamente necesare activității de întreținere a infrastructurii rutiere executate în regie proprie sau pentru intervenții la infrastructura rutieră națională;
- e) rambursări de credite, de plăți de dobânzi și de comisioane contractate de stat;
- f) contravaloarea sumelor stabilite de către instanțele de judecată prin hotărâri definitive sau hotărâri executorii ale curților de arbitraj, pentru proiectele de investiții proprietate publică a statului român, cu sursă de finanțare din bugetul de stat. dacă au fost parcurse toate procedurile legale privind căile de atac;
- g) plata contravalorii sumelor stabilite prin decizii ale comisiilor de adjudecare a disputelor, cu respectarea prevederilor legale.

(2) De la bugetul de stat se reconstituie plățile efectuate din veniturile proprii ale companiei, prevăzute la art. 3 alin. (9) lit. g) și h).

(3) De la bugetul de stat se reconstituie plățile efectuate din veniturile proprii ale companiei, prevăzute la art. 3 alin. (9) lit. i) și j), cu condiția justificării cauzelor obiective care au determinat cheltuielile suplimentare stabilite prin decizii ale comisiilor de adjudecare a disputelor, hotărâri judecătorești și arbitrale, fără culpa exclusivă a C.N.A.I.R. Procedurile privind stabilirea responsabilităților referitoare la culpa exclusivă se vor iniția de către partea interesată.

(4) Fondurile externe nerambursabile ale C.N.A.I.R. se utilizează în conformitate cu dispozițiile legislației în domeniul achizițiilor publice, precum și cu prevederile contractelor/memorandumurilor de finanțare.

(5) Creditele interne și externe contractate de C.N.A.I.R. în nume propriu, în condițiile legii, se utilizează pentru proiectarea, repararea, întreținerea, exploatarea și alte cheltuieli de investiții necesare activității de mentenanță. Elementele principale ale contractelor de credite în nume propriu se aprobă de către Guvern prin memorandum și creditele pot fi garantate numai cu veniturile proprii constituite conform art. 3 alin. (8) lit. b), precum și cu activele proprii deținute în proprietate de C.N.A.I.R. Valoarea creditelor interne și externe nu poate depăși 30% din valoarea veniturilor proprii constituite conform art. 3 alin. (8) lit. b).

(6) Alte surse legal constituite se utilizează pentru lucrări, indiferent de natura acestora, necesare în vederea continuării și finalizării obiectivelor pentru atingerea cărora au fost încheiate respectivele contracte, inclusiv pentru finanțarea cheltuielilor suplimentare care pot apărea în vederea atingerii obiectivelor contractelor, cu respectarea legislației în vigoare, cu condiția încadrării în valoarea indicatorilor tehnico-economici aprobați conform legii.

(7) C.N.A.I.R. poate solicita de la bugetul de stat și transfera în conturile de venituri proprii, deschise la bănci, sumele aferente reconstituirii plăților efectuate din venituri proprii potrivit alin. (2) și (3), conform normelor metodologice aprobate prin ordin al ministrului transporturilor."

**5.**La articolul 12<sup>1</sup>, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:

"Art. 12<sup>1</sup>

(1) Potrivit prevederilor legislației în domeniul achizițiilor publice, contractul de achiziție publică având ca obiect realizarea, reabilitarea, extinderea sau modernizarea de drumuri de interes național, încheiat între C.N.A.I.R. și antreprenorul general de lucrări, trebuie să includă și datele de identificare ale furnizorilor implicați în respectivul contract de achiziții publice de lucrări sau servicii, precum și valoarea prestațiilor fiecăruia dintre aceștia."

**6.**La articolul 12<sup>1</sup>, după alineatul (7) se introduce un nou alineat, alineatul (8), cu următorul cuprins:

"(8) Pentru contractele de achiziție publică în vigoare la data prezentei ordonanțe de urgență, prevederile art. 12<sup>1</sup> alin. (1) se pot aplica cu acordul părților, prin încheierea unui act adițional."

### **Art. 3**

Prin ordin al ministrului transporturilor se aprobă categoriile de cheltuieli ce se suportă de la bugetul de stat pentru:

- a)** proiectarea, construirea, reabilitarea, exploatarea, dezvoltarea, extinderea, modernizarea, mentenanța, precum și pentru reparațiile capitale aferente autostrăzilor, drumurilor expres, drumurilor naționale, variantelor ocolitoare și altor elemente de infrastructură rutieră națională;
- b)** materialele, lucrările și serviciile aferente întreținerii infrastructurii rutiere naționale;
- c)** alte cheltuieli de investiții, inclusiv dotări independente reprezentând utilaje și echipamente necesare activității de întreținere a infrastructurii rutiere executate în regie proprie sau pentru intervenții la infrastructura rutieră națională.

## **CAPITOLUL II: Compania Națională de Investiții Rutiere - S.A.**

### **SECȚIUNEA 1: Înfiițarea, obiectul de activitate, funcționarea**

#### **Art. 4**

Se înființează Compania Națională de Investiții Rutiere - S.A., denumită în continuare C.N.I.R., ca societate pe acțiuni potrivit prevederilor Legii nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu personalitate juridică, de interes strategic național, care se organizează și funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor, cu respectarea legislației în vigoare, și care va asigura serviciul public de dezvoltare a infrastructurii de transport rutiere pentru

satisfacerea nevoilor de transport rutier ale cetățenilor și a mărfurilor în condiții de siguranță a circulației, timp de deplasare comparabili cu cei din Uniunea Europeană și confort în trafic. Serviciul public asigurat de C.N.I.R. este parte din serviciul public care asigură circulația populației și a mărfurilor pe rețeaua națională de transport.

#### **Art. 5**

C.N.I.R. poate înființa sucursale, agenții, reprezentanțe, în țară și în străinătate, sau subunități fără personalitate juridică, potrivit prevederilor Legii nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și ale statutului. Aceste subunități vor efectua operațiuni contabile până la nivelul balanței de verificare, în condițiile Legii contabilității nr. 82/1991, republicată, cu modificările și completările ulterioare. Pentru dezvoltarea unor proiecte de infrastructură de transport rutier, C.N.I.R. poate înființa sucursale sau filiale, inclusiv în parteneriat cu instituțiile financiare internaționale.

#### **Art. 6**

Filiale ale C.N.I.R pot fi înființate potrivit legii și statutului.

#### **Art. 7**

C.N.I.R. este dezvoltatorul de infrastructură de transport rutier de interes public, de natura autostrăzilor, drumurilor expres, drumurilor naționale, variantelor ocolitoare, precum și a altor elemente de infrastructură rutieră definite conform legii, care fac parte din strategiile naționale sau din documentele strategice aprobate în acest sens, și are drepturile, obligațiile și răspunderile ce îi revin în această calitate potrivit reglementărilor interne și actelor juridice internaționale la care România este parte.

#### **Art. 8**

**(1)**C.N.I.R. are ca obiect principal de activitate:

**a)** proiectarea, construirea, reabilitarea, modernizarea, executarea lucrărilor de remediere pe perioadele de garanție tehnică până la data predării către C.N.A.I.R., a autostrăzilor, drumurilor expres, drumurilor naționale, variantelor ocolitoare, precum și a altor elemente de infrastructură rutieră care fac parte din structura rutieră, astfel cum acestea sunt aprobate prin documentele strategice la nivel național sau fac obiectul unor decizii ale autorităților publice naționale în domeniul transporturilor;

**b)** executarea de lucrări în regie proprie de natura celor prevăzute la alin. (1), cu respectarea prevederilor legale în domeniul ajutorului de stat și al achizițiilor publice. Pentru aceste categorii de lucrări C.N.I.R. va organiza evidență contabilă distinctă în condițiile legii;

**c)** executarea lucrărilor în regie proprie, pentru care există piață concurențială, poate avea loc în situații excepționale, cu caracter de urgență, atunci când este necesară asigurarea implementării unui proiect pe baza unei analize de necesitate, sau în situația în care, pe baza unui studiu de rentabilitate, rezultă că pentru statul român este mai eficientă executarea acestor lucrări în regie proprie;

**d)** coordonarea dezvoltării unitare și echilibrate a infrastructurii de transport rutier în acord cu sursele de finanțare disponibile și cu documentele strategice aprobate la nivel național.

**(2)**C.N.I.R. desfășoară, sub rezerva dispozițiilor art. 8 din Legea nr. [100/2016](#) privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, activități de subconcesionare pe terenurile proprietate publică a statului român destinate spațiilor de servicii situate de-a lungul autostrăzilor și drumurilor expres pentru asigurarea de servicii necesare desfășurării traficului rutier, precum și a altor activități economice.

**(3)** Activitățile de subconcesionare vor fi organizate potrivit condițiilor contractului de concesiune încheiat cu Ministerul Transporturilor, în care vor fi stabilite și condițiile de subconcesionare.

(4) C.N.I.R. va putea efectua orice alte operațiuni și activități legale necesare realizării obiectului său de activitate stabilit în prezenta ordonanță de urgență și în statut.

(5) C.N.I.R. poate să dețină acțiuni sau părți sociale din capitalul social al altor societăți și să decidă, în condițiile legii, asocierea cu persoane juridice, române sau străine, pentru dezvoltarea de proiecte de infrastructură de transport rutier, pe baza unei analize de rentabilitate și numai cu aprobarea adunării generale a acționarilor.

#### **Art. 9**

C.N.I.R. are dreptul să implementeze în zona de siguranță și zona de protecție a infrastructurii rutiere de drumuri de interes național, așa cum sunt acestea definite în Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare, proiecte de dezvoltare a infrastructurii rutiere, precum și activități de subconcesiuni de terenuri proprietate publică a statului român destinate spațiilor de servicii, în condițiile legii.

#### **Art. 10**

Terenurile proprietate publică a statului român situate în zona de siguranță și zona de protecție a infrastructurii rutiere pe care urmează să se implemente proiecte de dezvoltare a infrastructurii rutiere sunt concesionate în mod direct către C.N.I.R., pe bază de contract de concesiune încheiat cu Ministerul Transporturilor, pe durata implementării proiectelor, fără licitație publică și fără plata redevenței, prin derogare de la prevederile art. 59 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 54/2006 privind regimul contractelor de concesiune de bunuri proprietate publică, aprobată cu modificări prin Legea nr. 22/2007.

#### **Art. 11**

(1) Capitalul social inițial al C.N.I.R. este în valoare de 50.000.000 lei și este subscris și integral vărsat în numerar, până la data de 30 noiembrie 2016, de statul român în calitate de acționar unic, care își exercită drepturile și își îndeplinește obligațiile prin Ministerul Transporturilor, în calitate de reprezentant legal al statului român. Capitalul social al C.N.I.R. este divizat în 5.000.000 de acțiuni cu o valoare nominală de 10 lei fiecare, deținute în totalitate de statul român prin reprezentant legal Ministerul Transporturilor.

(2) Pentru asigurarea sumei prevăzute la alin. (1) se autorizează Ministerul Transporturilor să introducă titlul 72 "Active financiare" în cadrul capitolului 84.01 "Transporturi", precum și modificările corespunzătoare, cu încadrarea în bugetul aprobat, în condițiile legii.

(3) Se autorizează Ministerul Finanțelor Publice ca pe baza solicitării ordonatorului principal de credite să aprobe repartizarea pe trimestre a modificărilor prevăzute la alin. (2).

(4) Sumele de bani aferente capitalului social inițial vărsat al C.N.I.R. se pot utiliza după înmatricularea companiei, pentru desfășurarea activităților necesare realizării obiectului de activitate, inclusiv pentru cheltuielile de constituire și înmatriculare prevăzute de lege.

#### **Art. 12**

(1) C.N.I.R. se poate privatiza în condițiile legii, prin diminuarea participației statului cu un procent de 15% din valoarea acțiunilor capitalului social inițial.

(2) Strategia de privatizare a companiei se aprobă prin hotărâre a Guvernului.

#### **Art. 13**

C.N.I.R. poate deține în proprietate bunuri mobile și imobile dacă acestea sunt finanțate din venituri proprii, donații sau alte surse legal constituite, altele decât cele care provin din bugetul de stat.

#### **Art. 14**

C.N.I.R. poate implementa proiecte de dezvoltare de infrastructură de transport rutier care cuprind:

a) rețeaua de autostrăzi, drumuri expres, drumuri naționale, variante ocolitoare, astfel cum sunt 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, care cuprinde ansamblul de elemente tehnice format din suprastructura și infrastructura drumului, situat în cadrul amprizei cu terenul aferent, precum și suprafețele de teren situate de o parte și de cealaltă a drumului, care formează zonele de siguranță, în limitele prevăzute în Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

b) podurile, tunelurile, viaductele, pasajele denivelate și alte lucrări de artă care cuprind ansamblul elementelor constructive ale podurilor, podețelor, tunelelor, viaductelor și pasajelor denivelate, cu terenul aferent;

c) locurile de parcare, oprire și staționare, indicatoarele de semnalizare rutieră și celelalte dotări pentru siguranța circulației, care cuprind ansamblul elementelor constructive și al dotărilor locurilor de parcare, oprire, staționare, precum și al elementelor pentru siguranța circulației;

d) lucrările de consolidare, de protecție și de apărare, plantațiile rutiere și terenurile aferente pe care sunt amplasate, care cuprind zidurile de sprijin, polatele, pereurile, pragurile, epiurile, apărările de maluri, apeductele, drenurile, casiurile, chesoanele, plantațiile de arbori, arbuști, spațiile verzi și terenul aferent tuturor acestora;

e) clădirile de serviciu și orice alte construcții, amenajări sau instalații destinate apărării sau exploatarei autostrăzilor ori drumurilor naționale, inclusiv terenurile necesare aferente, care cuprind construcțiile, amenajările și instalațiile, respectiv clădiri, șoproane, rampe, depozite de materiale antiderapante, rezervoare de carburanți, împrejmuiți, anexe și altele asemenea, cu terenurile aferente, destinate, potrivit legii sau reglementărilor specifice, apărării sau exploatarei autostrăzilor ori drumurilor naționale;

f) terenurile aferente spațiilor de servicii situate de-a lungul autostrăzilor și drumurilor naționale, astfel cum acestea sunt delimitate prin documentațiile tehnice.

#### **Art. 15**

C.N.I.R. implementează proiectele de infrastructură de transport rutier pe terenurile care sunt proprietatea publică a statului român, astfel încât acestea să fie executate în conformitate cu prevederile contractului de execuție lucrări și cu prevederile legale în vigoare.

#### **Art. 16**

Pe perioada implementării proiectelor de infrastructură de transport rutier, terenurile care sunt proprietate publică a statului român sunt concesionate în mod direct către C.N.I.R., pe bază de contract de concesiune încheiat cu Ministerul Transporturilor, fără licitație publică și fără plata redevenței, prin derogare de la prevederile art. 59 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 54/2006, aprobată cu modificări prin Legea nr. 22/2007.

#### **Art. 17**

Odată cu întocmirea procesului-verbal de recepție la terminarea lucrărilor pentru proiectele de infrastructură de transport rutier C.N.I.R. întocmește protocolul de transfer al elementelor de infrastructură rutieră către C.N.A.I.R., careva cuprinde informații referitoare la: denumirea obiectivului de investiții; valoarea obiectivului de investiții; durata de execuție; garanțiile obiectivului de investiții, indiferent de natura acestuia; denumirea consultantului și datele de contact; denumirea proiectantului și datele de contact; denumirea executantului de lucrări și datele de contact, precum și orice alte informații de care dispune C.N.I.R. pentru proiect, odată cu întocmirea protocolului de transfer.

### **Art. 18**

C.N.I.R. va lua toate măsurile până la recepția finală pentru plata certificatelor intermediare de plată și a certificatului final de plată, a returnării sumelor reținute și a garanțiilor, precum și pentru implementarea altor obligații prevăzute în contracte.

### **Art. 19**

Modelul protocolului de transfer al elementelor de infrastructură prevăzut la art. 17 se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor în termen de 90 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență.

### **Art. 20**

(1) Pe baza protocolului de transfer al elementelor de infrastructură rutieră încheiat între C.N.I.R. și C.N.A.I.R. se vor iniția procedurile legale între Ministerul Transporturilor și C.N.A.I.R. pentru reglementarea regimului juridic al proiectului de infrastructură de transport rutier care face obiectul protocolului, prin încheierea unui act adițional la contractul de concesiune existent între Ministerul Transporturilor și C.N.A.I.R.

(2) Protocolul de transfer al elementelor de infrastructură rutieră are valoare de document justificativ pentru înregistrarea bunurilor proprietate publică a statului român în evidența contabilă a Ministerului Transporturilor, precum și în evidența contabilă a C.N.A.I.R.

(3) La momentul transferului proiectelor de infrastructură de transport rutier, creditele bugetare aprobate, inclusiv angajamentele financiare din fonduri structurale aprobate conform legii, își păstrează valabilitatea.

### **Art. 21**

(1) De la data încheierii protocolului de transfer al elementelor de infrastructură rutieră prevăzut la art. 17, C.N.A.I.R. se subrogă în drepturile și obligațiile C.N.I.R. referitoare la constituirea și utilizarea garanțiilor tehnice, garanțiilor de bună execuție, garanțiilor de participare la proceduri de achiziție, garanțiilor bancare aferente sumelor reținute, precum și a altor categorii de garanții prevăzute de contractele de execuție lucrări sau de lege, contractele încheiate cu consultanții și proiectanții, precum și în alte drepturi și obligații care sunt rezultatul contractelor legal încheiate de C.N.I.R., în legătură cu proiectul de infrastructură rutier care face obiectul transferului.

(2) Subrogarea în drepturile și obligațiile C.N.I.R. trebuie prevăzută în contractele de execuție lucrări, contractele de consultanță, contractele de proiectare și/sau în contractele de asistență juridică pe care aceasta urmează să le încheie potrivit legii și se notifică către executantul de lucrări, consultant, proiectant sau prestator de servicii juridice înainte cu 15 zile calendaristice de la data intrării în vigoare a clauzelor contractuale de subrogare. Aceleași prevederi referitoare la subrogarea în drepturi și obligații se aplică pentru orice tip de contract legal încheiat de C.N.I.R., în legătură cu proiectul de infrastructură de transport rutier care face obiectul transferului către C.N.A.I.R.

### **Art. 22**

Procedurile legale privind implementarea proiectelor noi de infrastructură de transport, precum și cele pentru proiectele de infrastructură de transport rutier preluate prin transfer de la C.N.A.I.R. se inițiază, se derulează și se finalizează de către C.N.I.R. cu respectarea prevederilor legale în domeniu.

## **SECȚIUNEA 2: Organizarea**

### **Art. 23**

(1) C.N.I.R. este condusă de adunarea generală a acționarilor potrivit prevederilor Legii nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

(2) Adunarea generală a acționarilor are competențele stabilite de lege și de statut.

**(3)** Împuterniciții statului în adunarea generală a acționarilor sunt numiți și revocați din funcții prin ordin al ministrului transporturilor, în condițiile prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 111/2016.

#### **Art. 24**

**(1)** C.N.I.R. este administrată de un consiliu de administrație format din 5-7 membri care sunt desemnați potrivit Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2011, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 111/2016.

**(2)** Numărul membrilor consiliului de administrație este stabilit prin statut.

**(3)** Atribuțiile și competențele administratorilor sunt prevăzute de statut și de legislația în vigoare.

**(4)** Administratorii încheie contract de mandat cu compania, în condițiile legii.

#### **Art. 25**

**(1)** Conducerea executivă a C.N.I.R. este asigurată de directorul general.

**(2)** Directorul general este numit în funcție în urma organizării procesului de selecție potrivit legii, prin hotărâre a consiliului de administrație.

**(3)** Directorul general încheie, în condițiile legii, contract de mandat cu compania.

**(4)** Remunerația directorului general este asigurată conform legii.

**(5)** Directorul general și directorii generali adjuncți și directorii executivi pot fi numiți, conform legii, administratori executivi, cu condiția ca numărul acestora să nu depășească o treime din numărul membrilor consiliului de administrație.

**(6)** Directorii generali adjuncți și directorii executivi sunt numiți, revocați din funcție și suspendați prin decizie a directorului general după parcurgerea procesului de recrutare prevăzut prin regulamentul de recrutare aprobat de consiliul de administrație, la propunerea directorului general.

### **SECȚIUNEA 3: Surse de finanțam, venituri și cheltuieli**

#### **Art. 31**

Sursele de finanțare ale C.N.I.R. cuprind:

- a)** venituri proprii;
- b)** fonduri externe nerambursabile;
- c)** credite interne și externe contractate în nume propriu;
- d)** alocații de la bugetul de stat;
- e)** alte surse legal constituite.

#### **Art. 32**

Veniturile proprii ale C.N.I.R. se constituie din:

**1.** venituri din activități de subconcesionare a spațiilor de servicii situate de-a lungul autostrăzilor și drumurilor expres pentru asigurarea de servicii necesare desfășurării traficului rutier, precum și a altor activități economice;

**2.** un procent maxim de 15% din veniturile din tariful de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România înregistrate de C.N.A.I.R. lunar, în conformitate cu datele rezultate din conturile de clasa 7 din bilanța de verificare, grupa 70 «Cifra de afaceri netă»;

**3.** veniturile încasate din executarea garanțiilor de participare la licitații.

#### **Art. 33**

Sumele rezultate din valorificarea bunurilor care fac obiectul contractului de concesiune ca urmare a dezmembrării construcțiilor expropriate pentru cauză de utilitate publică, în condițiile legii, situate pe coridoarele de expropriere ale lucrărilor de utilitate publică de interes național, se fac venit al bugetului de stat.

#### **Art. 34**

Sursele de finanțare din fonduri nerambursabile cuprind alocații din bugetul de stat în cadrul titlurilor din clasificarea bugetară, respectiv titlul 56 "Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile (FEN) postaderare", titlul 58 "Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile aferente cadrului financiar 2014-2020" pentru dezvoltarea proiectelor de infrastructură de transport rutier astfel cum acestea sunt stabilite prin documentele strategice existente la nivel național. Finanțarea proiectelor aferente perioadei de programare 2014-2020 face obiectul rambursării din bugetul Uniunii Europene, cu respectarea regulilor de eligibilitate stabilite prin Programul operațional Infrastructură mare. Fondurile aferente proiectelor în implementare pentru perioada de programare 2007-2013 sunt utilizate pentru finalizarea proiectelor de infrastructură de transport rutier care au făcut obiectul finanțării din fonduri externe nerambursabile.

#### **Art. 35**

Creditele interne și externe contractate în nume propriu de către C.N.I.R. cuprind acele categorii de credite care sunt contractate cu respectarea prevederilor legale în vigoare, inclusiv pentru constituirea garanțiilor aferente, care pot fi garantate cu bunurile proprietatea C.N.I.R. și a veniturilor proprii constituite conform art. 32 pct. 2 și sunt utilizate pentru dezvoltarea proiectelor de infrastructură de transport rutier. Rambursarea acestor credite, inclusiv dobânda și comisioanele aferente, se face din veniturile proprii ale companiei. Creditele interne și externe contractate în nume propriu nu pot depăși 30% din valoarea veniturilor proprii constituite potrivit art. 32 pct. 2.

#### **Art. 36**

Alocațiile din bugetul de stat cuprind alocațiile bugetare din cadrul titlului 55 "Alte transferuri", al titlului 65 "Cheltuieli aferente proiectelor cu finanțare rambursabilă", titlului 30 "Dobânzi" și titlului 81 "Rambursări de credite", pentru rambursarea împrumuturilor care sunt utilizate pentru dezvoltarea proiectelor de infrastructură de transport rutier așa cum acestea sunt aprobate prin documentele strategice la nivel național.

#### **Art. 37**

Alte surse legal constituite reprezintă veniturile încasate din executarea garanțiilor de bună execuție, veniturile încasate din executarea garanțiilor aferente sumelor reținute, veniturile încasate din executarea garanțiilor tehnice pentru asigurarea calității lucrărilor executate, veniturile încasate din alte garanții constituite conform contractelor încheiate, veniturile din penalitățile contractuale și dobânzile de întârziere în executarea contractelor, veniturile încasate din titluri executorii, indiferent de sursa de finanțare, precum și veniturile rezultate din executarea deciziilor comisiilor de judecare a disputelor, hotărârilor curților de arbitraj și sentințelor instanțelor civile.

#### **Art. 38**

**(1)** Veniturile proprii prevăzute la art. 32 se utilizează:

- a)** pentru proiectarea, modernizarea, reabilitarea, consolidarea și intervenții pentru lucrări de remediere la infrastructura rutieră până la data predării acesteia către C.N.A.I.R.;
- b)** pentru plata cheltuielilor suplimentare, ce depășesc valoarea cheltuielilor diverse și neprevăzute din devizul general privind cheltuielile necesare realizării obiectivului de investiții, aferente lucrărilor rezultate în urma schimbării, în condițiile legii, a soluțiilor tehnice și/sau constructive, și a altor categorii de cheltuieli prevăzute de lege;
- c)** pentru finanțarea investițiilor proprii;
- d)** pentru rambursări de credite, plăți de dobânzi și de comisioane aferente creditelor contractate de C.N.I.R. potrivit art. 35;

e) pentru plata penalităților, dobânzilor de întârziere, precum și a altor cheltuieli aferente acestora stabilite pe baza contractului de achiziție publică legal încheiat ori de instanță sau comisiile de judecare a disputelor conform clauzelor contractuale, inclusiv pentru obiectivele de investiții finanțate de la bugetul de stat;

f) acoperirea integrală a cheltuielilor de administrare, personal și funcționare a companiei;

g) cheltuieli de investiții, astfel cum acestea sunt definite potrivit devizului general de investiție, din domeniul public al statului, pentru proiectele aflate în implementare;

h) rambursări de credite, de plăți de dobânzi și de comisioane contractate de stat pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere, dacă este cazul;

i) cheltuieli stabilite prin decizii ale comisiilor de judecare a disputelor pentru obiective de investiții din domeniul public al statului și a căror finanțare este asigurată de la bugetul de stat, cu excepția dobânzilor, penalităților și altor cheltuieli aferente acestora;

j) stingerea obligațiilor stabilite prin hotărâri judecătorești și arbitrale care constituie titluri executorii aferente obiectivelor de investiții din domeniul public al statului și a căror finanțare este asigurată de la bugetul de stat, cu excepția dobânzilor, penalităților și altor cheltuieli aferente acestora.

(2) Veniturile proprii prevăzute la art. 32 pct. 3 se utilizează pentru lucrările de remediere, întreținerea și repararea infrastructurii rutiere pe perioada în care aceasta nu a fost predată la C.N.A.I.R., precum și pentru implementarea proiectelor de infrastructură națională de transport rutier.

(3) Sursele proprii de finanțare reprezentate de sumele neutilizate din anii anteriori calculate ca diferență între profitul net repartizat ca sursă proprie de finanțare sau pentru dezvoltare repartizat conform legii la care se adaugă cheltuielile cu amortizarea imobilizărilor necorporale și corporale realizate din surse proprii și sumele proprii efectiv utilizate pentru plăți aferente investițiilor din surse proprii se pot reporta și se pot utiliza într-o perioadă ulterioară, constituindu-se ca sursă pentru finanțarea investițiilor pentru re tehnologizare. Din aceste surse de finanțare se finanțează cu prioritate achiziția de dotări independente necesare pentru activitatea curentă a C.N.I.R., precum și pentru dotările cu echipamente și utilaje necesare activității de dezvoltare a infrastructurii de transport rutier executate în regie proprie.

(4) C.N.I.R. beneficiază de surse de finanțare din fonduri externe nerambursabile pentru perioada de programare 2007- 2013, precum și pentru perioada de programare 2014-2020 și de sume alocate de la bugetul de stat, inclusiv pentru:

a) executarea lucrărilor de reabilitare a autostrăzilor, drumurilor expres, drumurilor naționale, variantelor ocolitoare, precum și a altor elemente de infrastructură rutieră națională, inclusiv pentru cele executate în regie proprie;

b) proiectarea, exploatarea, dezvoltarea, modernizarea, consolidarea, construcția de autostrăzi, drumuri expres, drumuri naționale, variante ocolitoare și a altor elemente de infrastructură rutieră națională, precum și reparațiile capitale aferente autostrăzilor, drumurilor expres, drumurilor naționale, variantelor ocolitoare și altor elemente de infrastructură rutieră națională, inclusiv pentru cele executate în regie proprie;

c) alte cheltuieli de investiții, inclusiv dotări independente reprezentând utilaje și echipamente necesare activității de dezvoltare a infrastructurii rutiere executate în regie proprie sau pentru intervenții la infrastructura rutieră națională pe perioada garanției tehnice până la predarea acestora la C.N.A.I.R.;

d) plăți pentru rambursări de credite, plăți de dobânzi și de comisioane contractate de stat.

### Art. 39

Plățile efectuate din veniturile proprii ale companiei, prevăzute la art. 38 alin. (1), lit. g) și h), se reconstituie de la bugetul de stat.

#### **Art. 40**

Plățile efectuate din veniturile proprii ale companiei, prevăzute la art. 38 alin. (1) lit. i) și j), se reconstituie de la bugetul de stat, cu condiția justificării privind cauzele obiective care au determinat cheltuielile suplimentare stabilite prin decizii ale comisiilor de adjudecare a disputelor, hotărâri judecătorești și arbitrale, fără existența culpei exclusive a C.N.I.R. Procedurile privind stabilirea responsabilităților referitoare la culpa exclusivă se vor iniția de către partea interesată.

#### **Art. 41**

Fondurile externe nerambursabile ale C.N.I.R. se utilizează în conformitate cu dispozițiile legislației în domeniul achiziției publice și cu prevederile contractelor/ memorandumurilor de finanțare.

#### **Art. 42**

Creditele interne și externe contractate de C.N.I.R. în nume propriu, în condițiile legii și ale art. 35, se utilizează pentru proiectarea, exploatarea, reabilitarea, dezvoltarea, consolidarea, modernizarea și construcția infrastructurii rutiere și alte cheltuieli de investiții. Contractarea de credite în nume propriu de către C.N.I.R. se aprobă de către Guvern prin memorandum și pot fi garantate numai cu bunurile proprietatea C.N.I.R. și cu veniturile proprii constituite conform art. 32 pct. 2 în limita unui procent de 30%.

#### **Art. 43**

Alte surse legal constituite se utilizează pentru lucrări, indiferent de natura acestora, necesare în vederea continuării și finalizării obiectivelor pentru atingerea cărora au fost încheiate respectivele contracte, inclusiv pentru finanțarea cheltuielilor suplimentare care pot apărea în vederea atingerii obiectivelor contractelor, cu respectarea legislației în vigoare, cu condiția încadrării în valoarea indicatorilor tehnico-economici aprobați conform legii.

#### **Art. 44**

C.N.I.R. poate solicita de la bugetul de stat și transfera în conturile de venituri proprii, deschise la bănci, sumele aferente reconstituirii plăților efectuate din venituri proprii potrivit art. 39 și 40, conform normelor metodologice aprobate prin ordin al ministrului transporturilor.

#### **Art. 45**

- (1) C.N.I.R. încasează lunar de la C.N.A.I.R. un procent de maximum 15% din valoarea rezultată din diferența dintre veniturile din tariful de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România înregistrate de C.N.A.I.R. în luna precedentă, lunar, în conformitate cu datele rezultate din conturile de clasa 7, grupa 70 «Cifra de afaceri netă», din bilanța de verificare, și cheltuielile cu comisioanele aferente distribuitorilor de roviniete, la această diferență adăugându-se TVA.
- (2) C.N.A.I.R. virează lunar sumele prevăzute la alin. (1) până la data de 30 a fiecărei luni pentru luna precedentă în contul indicat de C.N.I.R. C.N.I.R. va comunica, în mod scris, către C.N.A.I.R. lunar până la data de 15 a fiecărei luni pentru luna precedentă numărul de angajați cu contract individual de muncă înregistrat în sistemul electronic Revisal. C.N.A.I.R. va informa C.N.I.R. lunar până la data de 27 a fiecărei luni pentru luna precedentă cu privire la valoarea viramentului ce va fi efectuat în contul C.N.I.R., pe baza facturii emise de către C.N.I.R.
- (3) Pentru nevirarea la termen a sumelor prevăzute la alin. (1) sau pentru virarea parțială a acestor sume ori pentru determinarea eronată a cuantumului sumelor datorate și nevirarea acestora la termen, din culpa C.N.A.I.R., aceasta datorează dobânzi și penalități de întârziere potrivit Legii nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală, cu modificările și completările ulterioare.
- (4) Veniturile rezultate din aplicarea alin. (3) sunt venituri proprii ale C.N.I.R.
- (5) Verificarea modului de calcul, virarea la termen, stabilirea dobânzilor și penalităților de întârziere prevăzute la alin. (3), precum și orice alte măsuri în legătură cu acestea se fac de către

persoane împuternicite prin ordin al ministrului transporturilor.

#### **Art. 46**

Începând cu data de 1 septembrie 2017, până la data de 1 octombrie 2018, sumele prevăzute la art. 45 alin. (1) se virează lunar proporțional cu numărul de angajați ai C.N.I.R. cu contract individual de muncă înregistrat în sistemul electronic Revisal în luna precedentă efectuării viramentului. Pentru determinarea proporției luate în calcul în vederea efectuării viramentului se va lua ca bază de calcul un număr total de 400 de angajați.

### **SECȚIUNEA 4: Structura organizatorică și salarizarea**

#### **Art. 47**

(1) Numărul de posturi și structura organizatorică ale C.N.I.R. se aprobă de către adunarea generală a acționarilor, cu avizul consiliului de administrație, la propunerea directorului general.

(2) La elaborarea structurii organizatorice se va ține cont de organizarea C.N.I.R. atât la nivel central, cât și la nivel regional, astfel încât să fie asigurate inclusiv structuri de monitorizare și implementare a proiectelor de infrastructură de transport atât la nivel central, cât și la nivel regional.

(3) Structurile de monitorizare și implementare la nivel regional se înființează sub forma direcțiilor regionale de investiții rutiere numai dacă în regiunea în care urmează să își desfășoare activitatea urmează a fi implementat cel puțin un proiect. Dimensionarea numărului de personal pentru direcțiile regionale de investiții rutiere se va face în funcție de numărul proiectelor aflate în implementare.

#### **Art. 48**

Structura organizatorică a C.N.I.R. va asigura următoarele funcțiuni la nivel central și regional, astfel:

**1.** la nivel central:

**a)** funcțiuni de bază: monitorizare și implementare proiecte, dezvoltare proiecte, proiectare, achiziții publice, concesiuni, precum și alte funcțiuni necesare desfășurării activităților de bază;

**b)** funcțiuni-suport: economică, juridică, resurse umane, administrativ, sănătate și securitate în muncă, IT, informații clasificate, registratură/secretariat, secretariat AGA/CA, consilieri, structuri de control și alte funcții conexe;

**2.** la nivel regional:

**a)** funcțiuni de bază: monitorizare și implementare proiecte, dezvoltare proiecte, proiectare, achiziții publice;

**b)** funcțiuni-suport: administrative, resurse umane, financiar contabil, juridic, IT, registratură, precum și alte funcțiuni necesare desfășurării activităților de bază.

#### **Art. 49**

Funcțiunile-suport pot fi înființate la nivel regional cu aprobarea adunării generale a acționarilor, cu avizul consiliului de administrație, la propunerea directorului general, în măsura în care acestea sunt necesare pentru îmbunătățirea activității de monitorizare și implementare a proiectelor de infrastructură de transport rutier sau pentru a asigura autonomie funcțională și de gestiune acestora.

#### **Art. 50**

(1) Personalul C.N.I.R. este angajat pe bază de contract individual de muncă încheiat conform legii, numai prin concurs organizat pe baza unui regulament aprobat de consiliul de administrație, la propunerea directorului general al companiei, cu excepția directorului general, care deține contract de mandat potrivit legii, pentru care se organizează procedură de selecție, în condițiile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 111/2016.

(2) Pentru posturile de conducere de director general adjunct și director executiv angajarea are loc pe baza unui regulament de recrutare aprobat de consiliul de administrație, la propunerea directorului general,

(3) Concursurile sau, după caz, procesul de selecție/recrutare pentru posturile de director general, director general adjunct și directori executivi, precum și pentru funcțiunile de bază din cadrul C.N.I.R. vor avea publicitatea asigurată la nivel național și, în limita posibilităților, dacă este necesar, la nivel internațional.

#### **Art. 51**

(1) La angajarea personalului prin concurs pe funcțiunile de bază ale C.N.I.R. se va ține cont de următoarele criterii:

1. pregătirea profesională în domeniul construcției de drumuri și poduri sau, după caz, construcții civile;

2. experiența profesională corespunzătoare postului pentru care s-a organizat concursul;

3. alte criterii stabilite prin regulamentul de organizare a concursurilor.

(2) Dacă unitățile de implementare a proiectelor prevăd și posturi de economist sau jurist sau alte posturi necesare implementării proiectelor se vor lua în considerare pregătirea profesională și experiența, în mod corespunzător.

#### **Art. 52**

Testarea în scris a cunoștințelor candidaților înscriși la concurs pentru funcțiunile de bază în domeniul implementării proiectelor va avea în vedere evaluarea următoarelor categorii de cunoștințe:

1. cunoștințe de specialitate în domeniul drumurilor și podurilor/economic/juridic, după caz;

2. cunoștințe de specialitate în domeniul managementului de contract FIDIC;

3. alte categorii de cunoștințe necesare ocupării posturilor care reprezintă 30% din totalul punctajului acordat.

#### **Art. 53**

Testarea pe bază de interviu pentru ocuparea postului scos la concurs va avea în vedere evaluarea aptitudinilor candidaților înscriși la concurs.

#### **Art. 54**

Comisiile de concurs/recrutare, după caz, vor fi formate de regulă din 5 membri numiți prin decizie a directorului general al C.N.I.R., care vor cuprinde:

1.2 reprezentanți ai mediului academic cu reputație profesională din domeniul drumurilor și podurilor sau, după caz, din domeniul economic/juridic;

2.2 reprezentanți ai C.N.I.R. sau, după caz, până la operaționalizarea C.N.I.R. 2 reprezentanți desemnați prin ordin al ministrului transporturilor;

3. un reprezentant al Ministerului Transporturilor.

#### **Art. 55**

Membrii comisiei de concurs din mediul academic și reprezentanții Ministerului Transporturilor beneficiază de o indemnizație de concurs astfel cum aceasta este aprobată de consiliul de administrație.

#### **Art. 56**

Promovarea personalului angajat în cadrul C.N.I.R. se poate face pe bază de examen organizat în condițiile regulamentului de promovare a personalului, aprobat de consiliul de administrație.

#### **Art. 57**

La nivelul C.N.I.R se încheie contract colectiv de muncă în condițiile stabilite de legislația muncii în vigoare.

#### **Art. 58**

Drepturile salariale ale personalului C.N.I.R. se negociază și se stabilesc prin contractul individual de muncă și contractul colectiv de muncă încheiat la nivelul companiei, conform legii.

#### **Art. 59**

Până la încheierea contractului colectiv de muncă, grilele de salarizare ale personalului angajat în cadrul C.N.I.R. se avizează de către consiliul de administrație și se aprobă de către adunarea generală a acționarilor, la propunerea directorului general.

#### **Art. 60**

Condițiile de muncă, obligațiile generale și specifice, timpul de muncă și de odihnă, programele de perfecționare profesională a salariaților și alte condiții în care se desfășoară procesul muncii în cadrul C.N.I.R. se stabilesc prin contractul individual de muncă și contractul colectiv de muncă la nivel de companie, încheiat în condițiile legii.

#### **Art. 61**

Bugetul de venituri și cheltuieli al C.N.I.R. se elaborează și se aprobă potrivit legislației în vigoare.

#### **Art. 62**

(1) Statutul C.N.I.R. este prevăzut în anexa nr. 1.

(2) Modificările ulterioare referitoare la statut se aprobă prin hotărâre a adunării generale a acționarilor.

### **SECȚIUNEA 5: Predarea și preluarea**

#### **Art. 63**

În condițiile legislației în domeniul achizițiilor publice, contractul de achiziție publică având ca obiect realizarea, reabilitarea, extinderea sau modernizarea de drumuri de interes național, încheiat între C.N.I.R. și antreprenorul general de lucrări, trebuie să includă și datele de identificare ale furnizorilor implicați în respectivul contract de achiziții publice de lucrări sau servicii, precum și valoarea prestațiilor fiecăruia dintre aceștia.

#### **Art. 64**

C.N.A.I.R. transferă în mod etapizat, în termen de 3 ani, proiecte de infrastructură de transport rutier pentru dezvoltarea infrastructurii de transport, inclusiv cele aflate în faza de pregătire, către C.N.I.R., potrivit anexei nr. 2.

#### **Art. 65**

Lista proiectelor prevăzute în anexa nr. 2 poate fi modificată și/sau completată pe baza listei proiectelor anexă la Master planul general de transport al României prin ordin al ministrului transporturilor.

#### **Art. 66**

Proiectele de infrastructură de transport rutier prevăzute la art. 64 se transferă către C.N.I.R. în vederea implementării, cu condiția ca aceasta să dispună de personalul necesar în vederea implementării, gestionării resurselor financiare necesare proiectelor, derulării procedurilor de achiziție publică dacă va fi cazul sau coordonării activității de proiectare, astfel încât să se asigure continuitate în implementarea proiectelor de infrastructură de transport.

#### **Art. 67**

Pentru fiecare proiect de infrastructură de transport rutier care urmează a fi transferat conform art. 64 se va încheia un protocol de predare-preluare între C.N.A.I.R. și C.N.I.R care va conține: stadiul implementării proiectului; contractele încheiate, indiferent de natura acestora; stadiul litigiilor și orice alte categorii de informații considerate ca fiind necesare pentru implementarea acestora.

#### **Art. 68**

(1) Anexele la protocolul de predare-preluare se constituie din:

- a) eventualele contracte de servicii;
- b) contracte de execuție lucrări;
- c) contracte de consultanță;
- d) contracte de asistență juridică;
- e) orice alte categorii de contracte legal încheiate;

(2) Alte categorii de documente existente, precum:

- a) studii de fezabilitate;
- b) studii geotehnice;
- c) studii topografice;
- d) studii arheologice;
- e) studii/acorduri de mediu;
- f) studii hidrologice;
- g) orice alte categorii de studii elaborate în vederea implementării proiectului de infrastructură rutieră.

#### **Art. 69**

(1) Până la data întocmirii protocolului de predare - preluare C.N.A.I.R. desfășoară activitățile necesare pentru a asigura implementarea corespunzătoare a proiectelor de infrastructură de transport.

(2) De la data întocmirii protocolului de predare-preluare a proiectelor de infrastructură de transport rutier, C.N.I.R. poate încheia acte adiționale cu părțile contractante, prin acordul de voință al părților, la contractele care fac obiectul protocolului, prin care C.N.I.R. se subrogă în drepturile și obligațiile C.N.A.I.R. la contractele legal încheiate de către C.N.A.I.R., pentru implementarea proiectelor, inclusiv cele referitoare la garanții și litigii, astfel cum acestea sunt prevăzute în aceste contracte.

#### **Art. 70**

(1) Pe baza protocolului de predare-preluare prevăzut la art. 67, Ministerul Transporturilor repartizează fondurile necesare implementării proiectelor, astfel cum acestea sunt aprobate la data transferului, în bugetul de stat.

(2) Fondurile aferente proiectului de infrastructură de transport rutier transferat se menționează în protocolul de transfer.

(3) Angajamentele financiare din fonduri nerambursabile existente la data întocmirii protocolului își păstrează valabilitatea.

#### **Art. 71**

C.N.A.I.R. poate iniția și finaliza proceduri legale, cu respectarea legislației în domeniul achizițiilor publice, pentru proiecte de infrastructură de transport rutier, astfel cum acestea sunt prevăzute în Master Planul General de Transport al României, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 666/2016, sau în alte acte normative/strategii existente în domeniul infrastructurii rutiere, cu modificările și completările ulterioare aduse acestora, în vederea elaborării documentațiilor tehnico-economice necesare implementării proiectelor pe care le desfășoară până la data la care acestea vor fi transferate la C.N.I.R.

#### **Art. 72**

Pentru buna desfășurare a activităților de implementare a proiectelor de infrastructură de transport rutier, C.N.A.I.R. poate asigura, cu aprobarea adunării generale a acționarilor, prin direcțiile regionale de drumuri și poduri, spații necesare desfășurării activității structurilor teritoriale de implementare a proiectelor, care sunt parte integrantă din C.N.I.R., gratuit, fără licitație, pe bază de contract de comodat, și, dacă este cazul, inclusiv logistica necesară desfășurării activității acestora.

#### **Art. 73**

C.N.I.R. poate decide, cu aprobarea adunării generale a acționarilor și cu avizul consiliului de administrație, la propunerea directorului general, închirierea de sedii sau construirea acestora, reabilitarea unor spații existente, cu respectarea prevederilor legale și în limita bugetului de venituri și cheltuieli aprobat conform legii.

#### **Art. 74**

(1) Pentru dezvoltarea activității de proiectare în regie proprie, C.N.I.R. poate decide fuzionarea prin absorbție cu societăți care desfășoară activități de proiectare, cu respectarea prevederilor legale în vigoare.

(2) Fuzionarea prin absorbție se face prin hotărâre a Guvernului.

#### **Art. 75**

Până la desfășurarea efectivă a activității C.N.I.R. pot fi asigurate servicii-suport de către C.N.A.I.R. pe bază de protocol de colaborare încheiat între cele două companii.

### **CAPITOLUL III: Prevederi tranzitorii**

#### **Art. 76**

(1) Până la încheierea contractului colectiv de muncă pentru salarizarea personalului C.N.I.R., adunarea generală a acționarilor este mandată să aprobe, cu avizul consiliului de administrație, la propunerea directorului general, grila de salarizare a personalului.

(2) Grila de salarizare cuprinde: denumirea funcțiilor, nivelul studiilor, experiența profesională și nivelul salariului de bază.

(3) Grila de salarizare se actualizează și se modifică ori de câte ori este nevoie, în funcție de evoluția prețului muncii pe piață în domeniul construcțiilor de drumuri și poduri, a ratei inflației sau a schimbării politicii de salarizare a companiei și în limita bugetului de venituri și cheltuieli aprobat potrivit legii.

(7) Grila de salarizare cuprinde o componentă fixă de 75% și o componentă variabilă de 25% care se acordă anual în funcție de performanța globală a companiei. Indicatorii de performanță globală, precum și metodologia de acordare a componentei variabile se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor.

#### **Art. 77**

(1) Până la finalizarea proiectelor aflate în implementare sau până la predarea tuturor proiectelor prevăzute la art. 64 din prezenta ordonanță de urgență către C.N.I.R., oricare dintre acestea ar interveni întâi, C.N.A.I.R. desfășoară și următoarele activități:

**a)** proiectarea, construirea, modernizarea, reabilitarea, repararea, administrarea autostrăzilor, drumurilor expres, drumurilor naționale, variantelor ocolitoare pentru proiectele pe care le are în implementare, în condiții de siguranța circulației;

**b)** asigură implementarea programelor de dezvoltare unitară a rețelei de drumuri publice pentru proiectele pe care le are în implementare, în concordanță cu strategia Ministerului Transporturilor, cerințele economiei naționale și cu cele de apărare; codul aferent acestei activități este următorul: CAEN 8413 - Reglementarea și eficientizarea activităților economice.

(2) Până la finalizarea proiectelor aflate în implementare sau până la predarea către C.N.I.R. a tuturor proiectelor prevăzute la art. 64 din prezenta ordonanță de urgență se alocă fonduri pentru C.N.A.I.R. din bugetul de stat, precum și din bugetul alocat fondurilor nerambursabile, conform legii, și pentru următoarele categorii de cheltuieli necesare implementării proiectelor pentru:

a) reabilitarea autostrăzilor, drumurilor expres, drumurilor naționale, variantelor ocolitoare, precum și a altor elemente de infrastructură rutieră națională pentru proiectele de infrastructură de transport rutier pe care le are în implementare;

b) proiectarea, exploatarea, dezvoltarea, modernizarea de autostrăzi, drumuri expres, drumuri naționale, variante ocolitoare și a altor elemente de infrastructură rutieră națională, precum și reparațiile capitale aferente autostrăzilor, drumurilor expres, drumurilor naționale, variantelor ocolitoare și altor elemente de infrastructură rutieră națională, pentru proiectele de infrastructură de transport rutier pe care le are în implementare.

#### **Art. 78**

(1) Numirea primilor reprezentanți ai statului în adunarea generală a acționarilor C.N.I.R. se face în termen de 30 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență.

(2) Până la organizarea și definitivarea procesului de selecție a membrilor consiliului de administrație al C.N.I.R. în condițiile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2011, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 111/2016, se desemnează administratori interimari prin ordin al ministrului transporturilor.

(3) Până la organizarea și definitivarea procesului de selecție a membrilor consiliului de administrație al C.N.I.R., administratorii au statut de administratori interimari și contract de mandat pe perioadă determinată, inclusiv remunerația stabilită conform legii,

(4) Până la organizarea procesului de selecție, directorul general al C.N.I.R. este numit în funcție, interimar, prin ordin al ministrului transporturilor. Directorul general interimar încheie cu compania un contract de mandat pe perioadă determinată.

(5) Până la organizarea procesului de recrutare, directorii generali adjuncți și directorii executivi ai C.N.I.R. pot fi numiți, revocați și suspendați din funcție prin decizie a directorului general.

#### **Art. 79**

(1) Terenurile proprietate publică a statului român destinate spațiilor de servicii situate de-a lungul autostrăzilor și drumurilor expres se concesionează în mod direct, fără licitație publică și fără plata vreunei redevențe, pe bază de contract de concesiune, încheiat între Ministerul Transporturilor și Compania Națională de Investiții Rutiere - S.A., prin derogare de la prevederile art. 59 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 54/2006, aprobată cu modificări prin Legea nr. 22/2007.

(2) Terenurile prevăzute la alin. (1) pot fi subconcesionate în condițiile prevăzute de Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii.

(3) Redevența obținută prin subconcesionare se face venit la bugetul Companiei Naționale de Investiții Rutiere - S.A.

(4) Sumele reprezentând redevența prevăzută la alin. (3) sunt utilizate numai pentru exercitarea prerogativelor de putere publică ale statului român, care includ activități privind întreținerea, repararea, reabilitarea, modernizarea și/sau dezvoltarea proiectelor de dezvoltare a infrastructurii rutiere. Redevența nu poate fi utilizată pentru finanțarea activităților de natură economică desfășurate de C.N.I.R.

### **CAPITOLUL IV: Modificări ale unor acte normative**

#### **Art. 80**

La alineatul (3) al articolului 2 din Legea nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 853 din 20 decembrie 2010, cu modificările și completările ulterioare, litera a) se modifică și va avea următorul cuprins:

"a) Ministerul Transporturilor prin Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A., precum și prin Compania Națională de Investiții Rutiere - S.A., pentru toate lucrările de construcție de drumuri de interes național, prin Compania Națională de Căi Ferate «C.F.R.» - S.A., pentru lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, prin Societatea Comercială de Transport cu Metroul București «Metrorex» - S.A., pentru lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, prin aeroporturile de interes național, pentru lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare proprii, precum și pentru lucrările derulate în perimetrul de dezvoltare a aeroporturilor privind construcția de drumuri, de infrastructură feroviară publică, prin administrațiile portuare și/sau de căi navigabile, precum și instituțiile publice din domeniul de activitate al transporturilor navale, pentru lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii de transport naval, precum și pentru lucrările portuare de transport feroviar și rutier;"

#### **Art. 81**

După articolul 19 din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 237 din 29 iunie 1998, cu modificările și completările ulterioare, se introduce un nou articol, articolul 19<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:

"- Art. 19<sup>1</sup>

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

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

#### **Art. 82**

În aplicarea prevederilor art. 77, prin proiecte în implementare/proiecte aflate în implementare/proiecte pe care le are în implementare se înțelege acele categorii de proiecte în curs sau noi, aferente infrastructurii rutiere, prevăzute în legislația/strategiile existente în domeniul infrastructurii rutiere și/sau în Master Planul General de Transport al României, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 666/2016.

#### **Art. 83**

- Anexele nr. 1 și 2 fac parte integrantă din prezenta ordonanță de urgență.

#### **Art. 84**

Normele metodologice prevăzute la art. 11 alin. (7) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 84/2003 pentru înființarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. prin reorganizarea Regiei Autonome "Administrația Națională a Drumurilor din România", aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 47/2004, cu modificările și

completările ulterioare, astfel cum a fost modificat prin prezenta ordonanță de urgență, se emit în termen de două luni de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență.

**ANEXA nr. 1**

**STATUTUL Companiei Naționale de Investiții Rutiere - S.A. (C.N.I.R.)  
(...)**

**ANEXA nr. 2**

**Lista proiectelor de investiții care fac obiectul transferului către C.N.I.R.**

- 1.**Modernizare Centura Sud București;
  - 2.**Realizare ring II Centura Sud București;
  - 3.**Realizare autostradă Sibiu-Pitești;
  - 4.**Realizare autostradă Târgu Mureș-Târgu-Neamț-Iași-Ungheni;
  - 5.**Realizare drum expres Ploiești-Buzău-Focșani-Bacău-Pășcani,
- Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 758 din data de 28 septembrie 2016