



CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

Str. Dimitrie D. Gerota nr. 7-9, sector 2, București, cod poștal: 020027

Telefoane: 021.310.23.56, 021.316.31.34

Fax: 021.316.31.31

021.310.23.57, 021.316.31.33

Cod fiscal: 10464660

E-mail: ces@ces.ro

www.ces.ro

Membru fondator al Asociației Internaționale a Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare (AICESIS)
Membru al Uniunii Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare Francofone (UCESIF)

„Consiliul Economic și Social este organ consultativ al Parlamentului și al Guvernului în domeniile de specialitate stabilite prin legea sa organică de înființare, organizare și funcționare.” (Art. 141 din Constituția României revizuită)

Nr. 5146/29.07.2026

AVIZ

referitor la propunerea legislativă privind aprobarea obiectivului de investiții "Autostrada Dacilor" (b432/30.06.2026)

În temeiul art. 2 alin. (1) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și art. 11 lit. a) din Regulamentul de organizare și funcționare, Consiliul Economic și Social a fost sesizat cu privire la avizarea *propunerii legislative privind aprobarea obiectivului de investiții "Autostrada Dacilor"* (b432/30.06.2026).

CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

În temeiul art. 5 lit. a) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, în ședința din data de 29.07.2026, desfășurată online, conform prevederilor art.30 alin.(1) din Regulamentul de organizare și funcționare, avizează **NEFAVORABIL** prezentul proiect de act normativ, cu următoarea **motivare**:

- identificarea și aprobarea obiectivelor de investiții, de interes național sau nu, reprezintă un atribut al puterii executive, și nu al puterii legislative, reglementarea prin lege, prin inițiativă parlamentară, a unor astfel de obiective reprezentând o încălcare a separației puterilor în stat, indiferent de instituirea sau nu a unor „obligații directe de execuție bugetară imediată”. Mai mult decât atât, tocmai modalitatea prin care inițiatorii aleg să nu instituie astfel de obligații echivalează cu lipsa identificării unor surse reale de finanțare, contrar normelor elementare de tehnică legislativă, impactul financiar fiind neestimat tocmai prin externalizarea către puterea executivă a răspunderii integrale;
- legiferarea unui obiectiv individual nu reprezintă reglementarea unor relații sociale și este lipsită de eficacitate, atât timp cât, constituțional, puterea legislativă nu este în

măsură să impună, în acest mod, puterii executive implementarea obiectivului de investiții, iar norma juridică nu are nici caracter imperativ, nici caracter alternativ sau permisiv;

- propunerea legislativă aprobă în mod prematur o investiție insuficient fundamentată. Traseul, caracteristicile generale și termenele de realizare sunt stabilite prin lege înainte de elaborarea studiului de fezabilitate, a analizei variantelor de traseu, a evaluărilor de mediu și a indicatorilor tehnico-economici. Or, aceste documentații trebuie să stabilească dacă investiția este fezabilă, care este soluția optimă și ce traseu poate fi realizat în condiții de siguranță și cu un impact acceptabil. Prin urmare, propunerea legislativă stabilește dinainte rezultatul unor analize care încă nu au fost efectuate;
- prin aprobarea prin lege a unui obiectiv de investiții ale cărui indicatori tehnico-economici nu sunt încă stabiliți, aceștia urmând a fi fixați prin Hotărâre de Guvern, inversează ordinea firească a procesului de investiții publice, transformă un act de reglementare într-un act de planificare administrativă și interferează cu prerogativa Ministerului Transporturilor și Infrastructurii/ Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere de a prioritiza investițiile rutiere pe baza Master Planului General de Transport;
- coridorul este tratat izolat, fără corelare cu alte tronsoane deja prioritizate în MPGT/POT 2021-2027;
- consultarea partenerilor sociali este prevăzută abia în etapele de proiectare/execuție, deci ulterior asumării deciziei de principiu de către Parlament;
- în plus, o lege adoptată de Parlament pentru a aproba un obiectiv concret de investiții rutiere, cu traseu, termene și mecanism de finanțare stabilite prin act normativ de rang primar, este atipică în raport cu Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, care cere ca legea să conțină norme generale, abstracte și de aplicabilitate repetată, nu decizii administrative individuale de investiție;
- impactul bugetar și sursele de finanțare nu sunt fundamentate. Propunerea legislativă nu indică valoarea estimată a investiției, costurile multianuale sau impactul asupra bugetului de stat. Menționarea generică a fondurilor europene, a bugetului de stat și a altor surse legal constituite nu demonstrează existența efectivă a finanțării, mai ales în lipsa includerii proiectului într-un program de investiții și a unei analize privind eligibilitatea acestuia pentru finanțare europeană. În aceste condiții, nici termenele stabilite prin proiect nu sunt susținute de o planificare tehnică și financiară realistă.

Președinte,
Sterică FUDULEA