

7

**PROIECT DE HOTĂRÂRE**

privind respingerea plângerilor prealabile înregistrate la Consiliul Județean Bihor sub nr. 24492/05.11.2021, nr. 24495/05.11.2021, nr. 24496/05.11.2021, 24497/05.11.2021, 24498/05.11.2021, 24500/05.11.2021, 24501/05.11.2021, 24502/05.11.2021 și 24503/05.11.2021 împotriva Hotărârilor Consiliului Județean Bihor nr. 206/16.09.2021 și nr. 207/16.09.2021

Având în vedere:

- Referatul de aprobare al Președintelui C.J. Bihor, dl. Ilie Gavril Bolojan, înregistrat sub nr. 24780 din 10.11.2021 la proiectul de hotărâre privind respingerea plângerilor prealabile înregistrate la Consiliul Județean Bihor cu nr. 24492/05.11.2021, nr. 24495/05.11.2021, nr. 24496/05.11.2021, 24497/05.11.2021, 24498/05.11.2021, 24500/05.11.2021, 24501/05.11.2021, 24502/05.11.2021 și 24503/05.11.2021 împotriva Hotărârilor Consiliului Județean Bihor nr. 206/16.09.2021 și nr. 207/16.09.2021;
- Raportul de specialitate nr. 24781 din 10.11.2021 întocmit de către Biroul Drumuri Județene la proiectul de hotărâre privind respingerea plângerii prealabile formulate împotriva Hotărârilor Consiliului Județean Bihor nr. 206/16.09.2021 și nr. 207/16.09.2021;
- Raportul de avizare al Comisiei \_\_\_\_\_ nr. \_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_;
- Plângerile prealabile înregistrată la Registratura Generală a Consiliului Județean Bihor sub nr. 24492/05.11.2021, nr. 24495/05.11.2021, nr. 24496/05.11.2021, 24497/05.11.2021, 24498/05.11.2021, 24500/05.11.2021, 24501/05.11.2021, 24502/05.11.2021 și 24503/05.11.2021;
- Hotărârea C.J. Bihor nr. nr. 206 din 16.09.2021 privind avizarea favorabilă a unei variante privind obiectivul de investiții „Drum de legătură între municipiul Oradea și comuna Sânmartin, jud. Bihor”;
- Hotărârea C.J. Bihor nr. nr. 207 din 16.09.2021 privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții „Drum de legătură între municipiul Oradea și comuna Sânmartin, jud. Bihor”;

În conformitate cu dispozițiile art. 7 din Legea nr. 554/2004 privind contenciosul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

În temeiul art. 182 coroborat cu art. 136 și a art. 173 alin. (1) litera f) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul Administrativ,

**CONSILIUL JUDEȚEAN BIHOR  
HOTĂRĂȘTE:**

**Art.1.** Se resping plângerile prealabile înregistrate la Consiliul Județean Bihor sub nr. 24492/05.11.2021, nr. 24495/05.11.2021, nr. 24496/05.11.2021, 24497/05.11.2021, 24498/05.11.2021, 24500/05.11.2021, 24501/05.11.2021, 24502/05.11.2021 și 24503/05.11.2021 împotriva Hotărârilor Consiliului Județean Bihor nr. 206/16.09.2021 și nr. 207/16.09.2021, ca neîntemeiate.

**Art. 2.** Cu ducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri se încredințează Președintele Consiliului Județean Bihor prin Direcția Tehnică – Biroul Drumuri Județene.

**Art. 3.** Prezenta hotărâre se comunică prin grija Compartimentului Relații cu consilierii cu:

- Instituția Prefectului – Județul Bihor;
- Președintele Consiliului Județean Bihor;
- Direcția Tehnică – Biroul Drumuri Județene;
- Popescu și Asociații - Societate de avocați.

PREȘEDINTE,  
Ilie Gavril Bolojan



AVIZAT,  
SECRETAR GENERAL AL JUDEȚULUI,  
Mărioara Carmen Soltănel



**REFERAT DE APROBARE**

**la proiectul de hotărâre privind respingerea plângerilor prealabile înregistrate la Consiliul Județean Bihor sub nr. 24492/05.11.2021, nr. 24495/05.11.2021, nr. 24496/05.11.2021, 24497/05.11.2021, 24498/05.11.2021, 24500/05.11.2021, 24501/05.11.2021, 24502/05.11.2021 și 24503/05.11.2021 împotriva Hotărârilor Consiliului Județean Bihor nr. 206/16.09.2021 și nr. 207/16.09.2021**

**I. Motivul adoptării proiectului de hotărâre în cauză:**

Prin Hotărârea Consiliului Județean Bihor nr. 206 din 16.09.2021 autoritatea deliberativă de la nivel județean a avizat favorabil varianta nr. 2 pentru obiectivul de investiții „Drum de legătură între municipiul Oradea și comuna Sânmartin, jud. Bihor.”

Prealabil adoptării acestei hotărâri, cele două variante de traseu propuse pentru viitorul drum de legătură între Oradea și Sânmartin au făcut obiectul unei analize multicriteriale, aceasta fiind publicată pe pagina de internet a Consiliului Județean Bihor, [www.cjbihor.ro](http://www.cjbihor.ro), la secțiunea Transparență decizională, la data de 05.08.2021.

Pentru fiecare dintre aceste variante de traseu s-au acordat punctaje pentru criteriile: costul investiției, durata de execuție, impactul asupra mediului, costul de întreținere și operare, utilitatea pentru trafic, caracteristici tehnice, criteriile respective având ponderi cuprinse între 10% și 30% din punctajul final. Punctajul cel mai ridicat l-a obținut varianta nr. 2 – 85,73 puncte. Aceste informații se regăsesc la pag. 21-22 din analiza multicriterială.

Ținând cont că în mare parte traseele propuse se desfășoară în paralel cu calea ferată Oradea – Vașcău, la limita zonei de siguranță a infrastructurii feroviare, ocolind localitățile Sânmartin și Băile Felix prin est, iar Băile 1 Mai prin vest, raportat și la faptul că la intersecția cu drumul comunal DC 59 se va construi un pasaj ce va supratraversa inclusiv calea ferată Oradea – Vașcău, considerăm că traseele propuse nu au un impact semnificativ față de zonele construite.

În cadrul ședinței Consiliului Județean Bihor din data de 16.09.2021 s-a avizat favorabil varianta nr. 2, care a întrunit punctajul del mai mare.

Prin realizarea obiectivului „Drum de legătură între municipiul Oradea și comuna Sânmartin”, pe lângă necesitatea devierii traficului greu care în prezent tranzitează centrul localității Sânmartin, se va deschide o nouă rută de acces spre zonele limitrofe, ceea ce va avea impact economic pozitiv asupra dezvoltării zonei.

În ceea ce privește utilitatea publică a obiectivului de investiții, art. 2 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 255/2010 stipulează că sunt de utilitate publică, prin efectul legii, toate lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local.

Prin Hotărârea Consiliului Județean Bihor nr. 207 din 16.09.2021 s-au aprobat indicatorii tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții „Drum de legătură între municipiul Oradea și comuna Sânmartin, jud. Bihor.”

Finanțarea acestui obiectiv de investiții se va realiza din fonduri externe nerambursabile alocate prin Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020, în cadrul Axei Prioritare 2 – Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient, de la bugetul de stat, de la bugetul Consiliului Județean Bihor și din alte surse legal constituite, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.

La data de 16.07.2021 Președintele Consiliului Județean Bihor a emis certificatul de urbanism nr. 763/16.07.2021 în scopul „Drum de legătură între municipiul Oradea și comuna Sânmartin”, pentru Etapa I – realizare studiu de fezabilitate, Etapa II – întocmirea documentației tehnice. Certificatul de urbanism s-a emis în conformitate cu dispozițiile art. 4 alin. (1) lit. a) pct. 1 din Legea nr. 50/1991, întrucât investiția urmează a se realiza pe terenuri aparținând a două

unități administrativ-teritoriale.

La secțiunea „Regimul economic” din certificatul de urbanism se prevede că destinația propusă este: „căi de comunicație, drum național.” În aceste condiții, având în vedere că investiția propusă urmează să facă parte din infrastructura rutieră de transport de interes național, autorizația de construire se va emite de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin direcția de specialitate, așa cum stipulează art. 43 lit. b) din Legea nr. 50/1991. În acest sens sunt și dispozițiile art. 8 alin. (4) lit. c) și art. 58 din Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 50/1991, aprobate prin Ordinul MDRL nr. 839/2009.

La ședința din data de 26.10.2021 Consiliul Județean Bihor a adoptat Hotărârea nr. 265/2021, prin care, în conformitate cu prevederile OUG nr. 101/2020, s-a aprobat încheierea unui parteneriat de implementare între Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere și U.A.T. Județul Bihor pentru realizarea obiectivului de investiții „Drum de legătură între municipiul Oradea și comuna Sânmartin”, modelul parteneriatului de implementare fiind prevăzut în anexa la această hotărâre.

Prin Hotărârea Consiliului Județean Bihor nr. 279/26.10.2021 s-a aprobat actualizarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții, indicatori ce rezultă din studiul de fezabilitate întocmit de SC Aquacons SRL. De asemenea, prin Hotărârea Consiliului Județean Bihor nr. 261/26.10.2020 s-a aprobat culoarul de expropriere pentru acest obiectiv de investiții. Atât indicatorii tehnico-economici ce rezultă din studiul de fezabilitate cât și coridorul de expropriere propus sunt strâns legate de traseul propus viitorului drum, conform variantei nr. 2 avizate prin HCJ Bihor nr. 206/2021.

Evident, în ceea ce privește traseul viitorului drum de legătură, acesta trebuie agreat de CNAIR și de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii. Astfel, Art. 5 alin. (5) din OUG nr. 101/2020 prevede că este nevoie de avizul Comitetului tehnico-economic de la nivelul CNAIR (CTE CNAIR) pentru documentația tehnico-economică elaborată/modificată/revizuită în vederea includerii la finanțare în cadrul Programului operațional Infrastructură mare (POIM) a proiectelor propuse; de asemenea, alin. (6) al art. 5 arată că este necesară avizarea soluției tehnice pentru realizarea proiectelor de infrastructură de transport rutier din cadrul documentațiilor tehnico-economice elaborate/modificate/revizuite, după caz, de către structura responsabilă cu gestionarea Master Planului General de Transport din cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (CTE MTI).

Totodată, prealabil emiterii autorizației de construire de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, indicatorii tehnico-economici ce rezultă din studiul de fezabilitate vor trebui să fie agreeți și aprobați de Guvernul României, conform dispozițiilor art. 42 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 500/2002.

De asemenea, în ceea ce privește declanșarea procedurii de expropriere, aceasta se va face în conformitate cu dispozițiile art. 5 alin. (14) – (16) din OUG nr. 101/2020, după adoptarea hotărârii Guvernului României privind declanșarea acestei proceduri de expropriere, la propunerea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, procedurile respective fiind derulate de către CNAIR.

Referitor la impactul asupra mediului și pretinsa nerespectare a dispozițiilor HG nr. 930/2005:

Prin certificatul de urbanism nr. 763/16.07.2021, în conformitate cu dispozițiile art. 6 alin. (1) lit. d) din Legea nr. 50/1991, s-a prevăzut că solicitantul are obligația de a se adresa autorității competente pentru protecția mediului – Agenția pentru Protecția Mediului Bihor (APM Bihor) în vederea obținerii actului administrativ al acesteia, necesar în procedura autorizării lucrărilor de construcții.

Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului transpune în dreptul intern prevederile Directivei 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 2011 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JOUE), seria L, nr. 26 din 28 ianuarie 2012, modificată prin Directiva 2014/52/UE a Parlamentului European și

a Consiliului din 16 aprilie 2014, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JOUE), seria L, nr. 124 din 25 aprilie 2014. Mențiunea privind transpunerea normei comunitare este cuprinsă în Legea nr. 292/2018 (după art. 34), așa cum prevede art. 45 alin. (1) din Legea nr. 24/2000.

În vederea asigurării unui cadru adecvat pentru desfășurarea procedurilor de evaluare a impactului asupra mediului, legiuitorul stabilește regula informării, consultării și participării tuturor autorităților cu responsabilități în domeniul protecției mediului prin participarea acestora în cadrul unei comisii de analiză tehnică (CAT) organizate la nivelul județului unde se află amplasamentul proiectului – art. 2 alin. (4) din Anexa nr. 5 la Legea nr. 292/2018. La nivelul județului Bihor CAT a fost constituită conform Ordinului Prefectului Județului Bihor nr. 67/18.01.2019.

Art. 6 alin. (4) din Legea nr. 292/2018 stipulează că această comisie „este constituită din reprezentanți ai autorităților publice centrale și/sau locale, respectiv ai administrației publice, inclusiv din cadrul compartimentelor care coordonează activitatea de amenajare a teritoriului și urbanismului, autorității de sănătate publică, autorității competente de gospodărire a apelor, autorității competente pentru protejarea patrimoniului cultural, inspectoratului pentru situații de urgență, autorităților publice teritoriale de inspecție și control în domeniul protecției mediului, reprezentanți ai structurilor responsabile pentru inspectoratele teritoriale silvice, ai direcțiilor pentru agricultură județene sau a municipiului București și ai altor autorități, după caz, în funcție de natura proiectului. Prezența în comisia de analiză tehnică a reprezentanților autorităților prevăzute în prezentul alineat este obligatorie la solicitarea autorității publice competente pentru protecția mediului.”

Conform art. 8 alin. (2) din Legea nr. 292/2018, procedura de evaluare a impactului asupra mediului „este precedată de o evaluare inițială a proiectului, realizată de către autoritățile competente pentru protecția mediului, în cadrul căreia este identificată localizarea proiectului în raport cu ariile naturale protejate, precum și dacă proiectul propus intră sub incidența prevederilor art. 48 și 54 din Legea nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare, după caz.”

Art. 8 alin. (1) din Anexa nr. 5 la Legea nr. 292/2018 stipulează că „pentru realizarea etapei de evaluare inițială, titularul proiectului solicită emiterea acordului de mediu la autoritatea competentă pentru protecția mediului, conform prevederilor art. 6 din prezenta procedură, prin depunerea unei notificări privind intenția de realizare a proiectului, însoțită de certificatul de urbanism emis în condițiile legii privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, planurile anexă la acesta și dovada achitării tarifului aferent acestei etape.”

În cazul în care, în cadrul etapei de evaluare inițială, autoritatea pentru protecția mediului decide că este necesară demararea procedurii de evaluare a impactului asupra mediului (art. 9 alin. 1 lit. c din Legea nr. 292/2018), ea declanșează prima etapă a procedurii de evaluare a impactului proiectului respectiv asupra mediului, denumită „etapa de încadrare” a proiectului (art. 13-15 din Anexa nr. 5 a Legii nr. 292/2018).

În cadrul etapei de încadrare, titularul proiectului depune memoriul de prezentare a proiectului iar autoritatea pentru protecția mediului stabilește componența comisiei de analiză tehnică (CAT) și îi transmite toate documentele necesare evaluării, ulterior urmând a fi stabilite data și ora prezentării pe care o va ține titularul proiectului în fața comisiei de analiză tehnică.

Cu privire la lucrările de construire, Legea nr. 292/2018 le împarte în trei categorii: cele care sunt supuse evaluării impactului asupra mediului; cele pentru care trebuie stabilită necesitatea evaluării și cele care nu sunt supuse evaluării.

Anexa nr. 2 a Legii nr. 292/2018 cuprinde lista proiectelor pentru care trebuie stabilită necesitatea efectuării evaluării impactului asupra mediului. Legiuitorul înțelege prin noțiunea de proiect „executarea lucrărilor de construcții sau a altor instalații ori lucrări, precum și alte intervenții asupra cadrului natural și peisajului, inclusiv cele care implică exploatarea resurselor minerale” – art. 2 lit. e) din Legea nr. 292/2018.

Ca urmare a analizării documentației depuse de Consiliul Județean Bihor la APM Bihor, înregistrată sub nr. 13777/02.09.2021, s-a emis Decizia etapei de evaluare inițială nr. 13777/SAAA/22.09.2021.

În aceasta s-a prevăzut că proiectul propus intră sub incidența Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, fiind încadrat în Anexa nr. 2, pct. 10. Proiecte de infrastructură, lit. e. Construcția drumurilor, porturilor și instalațiilor portuare, inclusiv a porturilor de pescuit, altele decât cele prevăzute în Anexa nr. 1.

Tot în Decizia nr. 13777/SAAA/22.09.2021 se arată că proiectul propus intră sub incidența art. 28 din OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, întrucât traversează Situl Natura 2000 ROSCI 0098 Lacul Peșea.

De asemenea, tot în decizie se menționează că proiectul intră sub incidența prevederilor art. 48 și 54 din Legea apelor nr. 107/1996, fiind necesar să se obțină avizul de gospodărire a apelor de la autoritatea competentă – ABA Crișuri.

În consecință, la momentul de față, la nivelul APM Bihor se derulează procedurile prevăzute de Legea nr. 292/2018, urmând ca la finalul acestora, în condițiile în care sunt îndeplinite condițiile prevăzute de legislația în vigoare, să se emită decizia etapei de încadrare și acordul de mediu. Înainte de emiterea deciziei etapei de încadrare se va asigura și informarea publicului cu privire la proiectul propus, persoanele interesate având posibilitatea de a formula, la APM Bihor, puncte de vedere cu privire la acesta.

Evident, în cadrul acestor proceduri se vor analiza și aspectele referitoare la protecția împotriva zgomotului cât și măsurile ce se impun a fi luate pentru protecția forajelor de apă.

În lipsa actului administrativ emis de APM Bihor (decizia etapei de încadrare / acordul de mediu) nu se poate emite autorizația de construire.

Prin HG nr. 930/2005 s-au aprobat Normele speciale privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică. Art. 12 din Norme stipulează că dimensiunile și configurația zonelor de protecție se stabilesc de către unitățile atestate de autoritatea publică centrală din domeniul apelor. De asemenea, dispozițiile art. 22 din Norme, referitoare la lucrările ce se pot realiza pe terenurile incluse în zona de protecție sanitară cu regim de restricție nu exclud traversarea acestor zone de căile de comunicații. Astfel, spre exemplu, conform art. 22 lit. a) din Norme, pe aceste terenuri este interzisă amplasarea de „abatoare, triaje de cale ferată, baze auto”; din interpretarea *per a contrario* a prevederilor art. 22 lit. a) rezultă că aceste zone cu regim de restricție pot fi traversate de către căi de comunicație.

#### În ceea ce privește necorelarea cu prevederile documentațiilor de urbanism:

În primul rând trebuie subliniat că în cazul lucrărilor care sunt de utilitate publică, în sensul prevederilor art. 2 alin. (1) din Legea nr. 255/2010, nu este obligatorie elaborarea în prealabil a unei documentații de urbanism. Această concluzie rezultă din analiza dispozițiilor art. 5 alin. (1) din același act normativ, unde se arată că „autoritățile administrației publice locale vor include coordonatele coridorului de expropriere în planurile urbanistice generale ale localităților. Actualizarea planurilor urbanistice generale ale localităților și a regulamentelor locale de urbanism poate fi finanțată și de către expropriator.”

Într-o hotărâre recentă a Curții de Apel Oradea – Decizia nr. 273/CA/2021 – instanța a arătat că „Legea nr. 255/2010 nu limitează proiectele de utilitate publică la cele prevăzute prin planurile urbanistice generale, neexistând nicio prevedere legală în acest sens”; „realizarea unui studiu de fezabilitate nu este condiționată în nici un text legal de întocmirea unui Plan Urbanistic Zonal în prealabil.” Tot în considerentele acestei instanțe a evidențiat faptul că „Legea nr. 255/2010 nu instituie nici o condiționare a demarării și realizării unei proceduri de expropriere de elaborarea unui PUZ. Legiuitorul nu impune o asemenea condiție din motive evidente și anume lipsirea ideii de expropriere de orice finalitate concretă. Mai mult, dispozițiile Legii nr. 350/2001 – Legea cadru (cu caracter general) în materia urbanismului și amenajării teritoriului nu completează dispozițiile Legii speciale nr. 255/2010, deoarece cea din urmă are la bază Legea nr. 33/1994, propria lege cadru la care să se raporteze. Într-adevăr, nu se poate interveni pe un palier juridic complet, respectiv Legea nr. 33/1994 – Legea nr. 255/2010, printr-o lege generală al cărei obiect de aplicare și rațiune sunt total străine însăși de concepția de expropriere.”

Mai mult decât atât, așa cum se arată de altfel și pe pagina de internet a Comisiei Europene

(<https://ec.europa.eu>), DN76 Oradea – Deva este o componentă a rețelei transeuropene de transport (TEN-T).

În consecință, dispozițiile art. 47 alin. (3) din Legea nr. 350/2001 nu se aplică în cazul de față întrucât există prevederi speciale, derogatorii, cuprinse în alte acte normative care reglementează acest domeniu – căile de comunicație aferente infrastructurii de transport de interes național/european.

Prima derogare s-a făcut în anul 2016, prin OUG nr. 7/2016 privind unele măsuri pentru accelerarea implementării proiectelor de infrastructură transeuropeană de transport, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative. Astfel, art. III din acest act normativ a modificată Legea nr. 350/2001, în sensul că după alineatul (3<sup>1</sup>) al articolului 47 din Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 373 din 10 iulie 2001, cu modificările și completările ulterioare, se introduce un nou alineat, alineatul (3<sup>2</sup>), cu următorul cuprins:

"(3<sup>2</sup>) Pentru infrastructura transeuropeană de transport, planul urbanistic zonal se elaborează numai dacă afectează teritoriul intravilan al localităților."

Prevederile art. 47 alin. (3<sup>2</sup>) au fost însă abrogate însă începând cu data de 30.06.2017 de art. V din OUG nr. 49/2017: „la articolul 47 din Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 373 din 10 iulie 2001, cu modificările și completările ulterioare, alineatul (3<sup>2</sup>) se abrogă.”

Art. I alin. (1) și (2) din OUG nr. 7/2016 stipulează că:

„(1) Prezenta ordonanță de urgență reglementează măsurile necesare pentru accelerarea implementării proiectelor de infrastructură transeuropeană de transport cu scopul de a asigura interconectivitatea între rețeaua de transport de interes național/regional cu cea europeană, precum și măsuri de eliminare a blocajelor în procesul de implementare a acestor categorii de proiecte.

(2) Proiectele de infrastructură transeuropeană de transport din domeniul rutier includ componentele de infrastructură definite la art. 17 din Regulamentul (UE) nr. 1.315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE, inclusiv variantele ocolitoare ale localităților urbane, drumurile de legătură la proiectele de infrastructură transeuropeană de transport, și sunt definite potrivit prevederilor prezentei ordonanțe de urgență.”

Infrastructura transeuropeană de transport este definită la art. II pct. 1 din OUG nr. 7/2016 în felul următor: „infrastructură transeuropeană de transport - infrastructura rutieră, infrastructura feroviară publică, infrastructura aeroportuară și infrastructura de transport naval, situate pe rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) centrală (Core) și globală (Comprehensive), astfel cum este definită la art. 9 alin. (1) lit. b) și art. 38 din Regulamentul (UE) nr. 1.315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013.”

Conform art. 17 alin. (1) lit. a) și alin. (2) din Regulamentul nr. 1315/2013, infrastructura de transport rutier cuprinde căi rutiere de înaltă calitate (inclusiv poduri, tuneluri, joncțiuni, etc.) - cele capabile să joace un rol important în traficul de marfă și de călători pe distanțe lungi, să integreze principalele centre urbane și economice, să comunice cu alte moduri de transport.

Tot în ceea ce privește componentele infrastructurii transeuropene de transport sunt relevante dispozițiile art. 6 alin. (20) din OUG nr. 101/2020, care stipulează că: „CNAIR este obligată să ia măsuri pentru a asigura implementarea proiectelor de infrastructură rutieră propuse de UAT/ADI, atunci când acestea sunt situate pe un coridor transeuropean de transport sau sunt parte din infrastructura de transport rutier cum sunt: autostrăzi, drumuri expres, drumuri naționale, alte infrastructuri similare ori sunt parte a unei infrastructuri care asigură conexiunea cu rețeaua de transport TEN-T Centrală/Globală.”

Revenind la OUG nr. 49/2017, trebuie subliniat că art. IV alin. (1) din acest act normativ stipulează expres că se pot emite autorizații de construire fără elaborarea și aprobarea prealabilă a unei documentații de amenajarea teritoriului sau de urbanism pentru proiectele de infrastructură de transport de interes național, care sunt cuprinse în Planul de amenajare a teritoriului național - Secțiunea I - Rețele de transport cu excepția porturilor, aeroporturilor, gărilor, triajelor, depourilor,

metroului, terminalelor de transport combinat și punctelor de trecere a frontierei.

Așa cum rezultă din Anexa nr. 1 la Legea nr. 363/2006 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea I - Rețele de transport, DN76 face parte din Coridorul paneuropean de transport multimodal IV - pct. 1.01 și 1.05.

În consecință, includerea traseului drumului de legătură în documentațiile de urbanism ale UAT Oradea și UAT Sânmartin se va face în condițiile art. IV alin. (2) și (3) din OUG nr. 49/2017.

**Cu privire la pretinsa încălcare a dreptului de proprietate:**

Exproprierea pentru cauză de utilitate publică este o ingerință permisă de dispozițiile art. 1 din Protocolul 1 la CEDO și la dispozițiile art. 44 alin. (3) din Constituția României.

Totodată, exproprierea pentru cauză de utilitate publică se face cu justă și prealabilă despăgubire, iar o expropriere viitoare nu poate fi considerată ca reprezentând o atingere adusă dreptului de proprietate. Astfel, procedura de expropriere, așa cum este reglementată în sistemul nostru de drept, are ca scop tocmai plata despăgubirilor convenite proprietarilor care sunt expropriați, fără a se putea reține că prin efectuarea unor exproprieri proprietarilor imobilelor li s-ar produce un prejudiciu material. În cazul oricărei proceduri de expropriere interesul persoanelor expropriate este acela de a primi o despăgubire echitabilă.

**II. Impactul socio-economic:** respingerea plângerii prealabile permite efectuarea celorlalte demersuri în vederea continuării proiectului de infrastructură rutieră.

**III. Impactul financiar asupra bugetului județului:** nu este cazul.

**IV. Impactul asupra sistemului juridic:** nu este cazul.

**V. Consultări derulate în vederea elaborării proiectului de hotărâre în cauză:** nu este cazul.

**VI. Activități de informare publică privind elaborarea proiectului de hotărâre în cauză:** nu este cazul.

**VII. Măsuri de implementare necesare, respectiv modificările instituționale și funcționale preconizate:** - în curs de desfășurare.

Potrivit prevederilor art. 240 alin. (2) din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, apreciez că adoptarea proiectului de hotărâre privind respingerea plângerilor prealabile înregistrate la Consiliul Județean Bihor sub nr. 16244/22.07.2021 este necesară și oportună, în vederea asigurării cadrului necesar continuării proiectului de infrastructură „Drum de legătură între municipiul Oradea și comuna Sânmartin, jud. Bihor.”

În baza prevederilor art.136, alin.8, lit. (a) coroborat cu art.182 alin. (4) din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ,

Față de cele mai sus precizate,

**PROPUN:  
CONSILIUL JUDEȚEAN BIHOR**

Adoptarea proiectului de hotărâre privind respingerea plângerilor prealabile înregistrate la Consiliul Județean Bihor sub nr. 24492/05.11.2021, nr. 24495/05.11.2021, nr. 24496/05.11.2021, 24497/05.11.2021, 24498/05.11.2021, 24500/05.11.2021, 24501/05.11.2021, 24502/05.11.2021 și 24503/05.11.2021 împotriva Hotărârilor Consiliului Județean Bihor nr. 206/16.09.2021 și nr. 207/16.09.2021.

**PREȘEDINTE,  
Ilie Gavril Bolojan**

**RAPORT DE SPECIALITATE**

**la proiectul de hotărâre privind respingerea plângerilor prealabile înregistrate la Consiliul Județean Bihor sub nr. 24492/05.11.2021, nr. 24495/05.11.2021, nr. 24496/05.11.2021, 24497/05.11.2021, 24498/05.11.2021, 24500/05.11.2021, 24501/05.11.2021, 24502/05.11.2021 și 24503/05.11.2021 împotriva Hotărârilor Consiliului Județean Bihor nr. 206/16.09.2021 și nr. 207/16.09.2021**

Prin Referatul de aprobare nr. 24780 din 10.11.2021, Președintele Consiliului Județean Bihor propune adoptarea proiectului de hotărâre privind respingerea plângerilor prealabile înregistrate la Consiliul Județean Bihor sub nr. . 24492/05.11.2021, nr. 24495/05.11.2021, nr. 24496/05.11.2021, 24497/05.11.2021, 24498/05.11.2021, 24500/05.11.2021, 24501/05.11.2021, 24502/05.11.2021 și 24503/05.11.2021 împotriva Hotărârilor Consiliului Județean Bihor nr. 206/16.09.2021 și nr. 207/16.09.2021.

Raportat la cele precizate în Referatul de aprobare și proiectul de hotărâre, învederăm următoarele:

Prin Hotărârea Consiliului Județean Bihor nr. 206 din 16.09.2021 autoritatea deliberativă de la nivel județean a avizat favorabil varianta nr. 2 pentru obiectivul de investiții „Drum de legătură între municipiul Oradea și comuna Sânmartin, jud. Bihor.”

Prealabil adoptării acestei hotărâri, cele două variante de traseu propuse pentru viitorul drum de legătură între Oradea și Sânmartin au făcut obiectul unei analize multicriteriale, aceasta fiind publicată pe pagina de internet a Consiliului Județean Bihor, [www.cjbihor.ro](http://www.cjbihor.ro), la secțiunea Transparență decizională, la data de 05.08.2021.

Pentru fiecare dintre aceste variante de traseu s-au acordat punctaje pentru criteriile: costul investiției, durata de execuție, impactul asupra mediului, costul de întreținere și operare, utilitatea pentru trafic, caracteristici tehnice, criteriile respective având ponderi cuprinse între 10% și 30% din punctajul final. Punctajul cel mai ridicat l-a obținut varianta nr. 2 – 85,73 puncte. Aceste informații se regăsesc la pag. 21-22 din analiza multicriterială.

Ținând cont că în mare parte traseele propuse se desfășoară în paralel cu calea ferată Oradea – Vașcău, la limita zonei de siguranță a infrastructurii feroviare, ocolind localitățile Sânmartin și Băile Felix prin est, iar Băile 1 Mai prin vest, raportat și la faptul că la intersecția cu drumul comunal DC 59 se va construi un pasaj ce va supratraversa inclusiv calea ferată Oradea – Vașcău, considerăm că traseele propuse nu au un impact semnificativ față de zonele construite.

În cadrul ședinței Consiliului Județean Bihor din data de 16.09.2021 s-a avizat favorabil varianta nr. 2, care a întrunit punctajul del mai mare.

Prin realizarea obiectivului „Drum de legătură între municipiul Oradea și comuna Sânmartin”, pe lângă necesitatea devierii traficului greu care în prezent tranzitează centrul localității Sânmartin, se va deschide o nouă rută de acces spre zonele limitrofe, ceea ce va avea impact economic pozitiv asupra dezvoltării zonei.

În ceea ce privește utilitatea publică a obiectivului de investiții, art. 2 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 255/2010 stipulează că sunt de utilitate publică, prin efectul legii, toate lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local.

Prin Hotărârea Consiliului Județean Bihor nr. 207 din 16.09.2021 s-au aprobat indicatorii tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții „Drum de legătură între municipiul Oradea și comuna Sânmartin, jud. Bihor.”

Finanțarea acestui obiectiv de investiții se va realiza din fonduri externe nerambursabile alocate prin Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020, în cadrul Axei Prioritare 2 –



Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient, de la bugetul de stat, de la bugetul Consiliului Județean Bihor și din alte surse legal constituite, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.

La data de 16.07.2021 Președintele Consiliului Județean Bihor a emis certificatul de urbanism nr. 763/16.07.2021 în scopul „Drum de legătură între municipiul Oradea și comuna Sânmartin”, pentru Etapa I – realizare studiu de fezabilitate, Etapa II – întocmirea documentației tehnice. Certificatul de urbanism s-a emis în conformitate cu dispozițiile art. 4 alin. (1) lit. a) pct. 1 din Legea nr. 50/1991, întrucât investiția urmează a se realiza pe terenuri aparținând a două unități administrativ-teritoriale.

La secțiunea „Regimul economic” din certificatul de urbanism se prevede că destinația propusă este: „căi de comunicație, drum național.” În aceste condiții, având în vedere că investiția propusă urmează să facă parte din infrastructura rutieră de transport de interes național, autorizația de construire se va emite de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin direcția de specialitate, așa cum stipulează art. 43 lit. b) din Legea nr. 50/1991. În acest sens sunt și dispozițiile art. 8 alin. (4) lit. c) și art. 58 din Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 50/1991, aprobate prin Ordinul MDRL nr. 839/2009.

La ședința din data de 26.10.2021 Consiliul Județean Bihor a adoptat Hotărârea nr. 265/2021, prin care, în conformitate cu prevederile OUG nr. 101/2020, s-a aprobat încheierea unui parteneriat de implementare între Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere și U.A.T. Județul Bihor pentru realizarea obiectivului de investiții „Drum de legătură între municipiul Oradea și comuna Sânmartin”, modelul parteneriatului de implementare fiind prevăzut în anexa la această hotărâre.

Prin Hotărârea Consiliului Județean Bihor nr. 279/26.10.2021 s-a aprobat actualizarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții, indicatori ce rezultă din studiul de fezabilitate întocmit de SC Aquacons SRL. De asemenea, prin Hotărârea Consiliului Județean Bihor nr. 261/26.10.2020 s-a aprobat culoarul de expropriere pentru acest obiectiv de investiții. Atât indicatorii tehnico-economici ce rezultă din studiul de fezabilitate cât și coridorul de expropriere propus sunt strâns legate de traseul propus viitorului drum, conform variantei nr. 2 avizate prin HCJ Bihor nr. 206/2021.

Evident, în ceea ce privește traseul viitorului drum de legătură, acesta trebuie agreat de CNAIR și de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii. Astfel, Art. 5 alin. (5) din OUG nr. 101/2020 prevede că este nevoie de avizul Comitetului tehnico-economic de la nivelul CNAIR (CTE CNAIR) pentru documentația tehnico-economică elaborată/modificată/revizuită în vederea includerii la finanțare în cadrul Programului operațional Infrastructură mare (POIM) a proiectelor propuse; de asemenea, alin. (6) al art. 5 arată că este necesară avizarea soluției tehnice pentru realizarea proiectelor de infrastructură de transport rutier din cadrul documentațiilor tehnico-economice elaborate/modificate/revizuite, după caz, de către structura responsabilă cu gestionarea Master Planului General de Transport din cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (CTE MTI).

Totodată, prealabil emiterii autorizației de construire de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, indicatorii tehnico-economici ce rezultă din studiul de fezabilitate vor trebui să fie agreeți și aprobați de Guvernul României, conform dispozițiilor art. 42 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 500/2002.

De asemenea, în ceea ce privește declanșarea procedurii de expropriere, aceasta se va face în conformitate cu dispozițiile art. 5 alin. (14) – (16) din OUG nr. 101/2020, după adoptarea hotărârii Guvernului României privind declanșarea acestei proceduri de expropriere, la propunerea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, procedurile respective fiind derulate de către CNAIR.

Referitor la impactul asupra mediului, și pretinsa nerespectare a dispozițiilor HG nr. 930/2005:

Prin certificatul de urbanism nr. 763/16.07.2021, în conformitate cu dispozițiile art. 6 alin. (1) lit. d) din Legea nr. 50/1991, s-a prevăzut că solicitantul are obligația de a se adresa autorității

competente pentru protecția mediului – Agenția pentru Protecția Mediului Bihor (APM Bihor) în vederea obținerii actului administrativ al acesteia, necesar în procedura autorizării lucrărilor de construcții.

Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului transpune în dreptul intern prevederile Directivei 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 2011 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JOUE), seria L, nr. 26 din 28 ianuarie 2012, modificată prin Directiva 2014/52/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 aprilie 2014, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JOUE), seria L, nr. 124 din 25 aprilie 2014. Mențiunea privind transpunerea normei comunitare este cuprinsă în Legea nr. 292/2018 (după art. 34), așa cum prevede art. 45 alin. (1) din Legea nr. 24/2000.

În vederea asigurării unui cadru adecvat pentru desfășurarea procedurilor de evaluare a impactului asupra mediului, legiuitorul stabilește regula informării, consultării și participării tuturor autorităților cu responsabilități în domeniul protecției mediului prin participarea acestora în cadrul unei comisii de analiză tehnică (CAT) organizate la nivelul județului unde se află amplasamentul proiectului – art. 2 alin. (4) din Anexa nr. 5 la Legea nr. 292/2018. La nivelul județului Bihor CAT a fost constituită conform Ordinului Prefectului Județului Bihor nr. 67/18.01.2019.

Art. 6 alin. (4) din Legea nr. 292/2018 stipulează că această comisie „este constituită din reprezentanți ai autorităților publice centrale și/sau locale, respectiv ai administrației publice, inclusiv din cadrul compartimentelor care coordonează activitatea de amenajare a teritoriului și urbanismului, autorității de sănătate publică, autorității competente de gospodărire a apelor, autorității competente pentru protejarea patrimoniului cultural, inspectoratului pentru situații de urgență, autorităților publice teritoriale de inspecție și control în domeniul protecției mediului, reprezentanți ai structurilor responsabile pentru inspectoratele teritoriale silvice, ai direcțiilor pentru agricultură județene sau a municipiului București și ai altor autorități, după caz, în funcție de natura proiectului. Prezența în comisia de analiză tehnică a reprezentanților autorităților prevăzute în prezentul alineat este obligatorie la solicitarea autorității publice competente pentru protecția mediului.”

Conform art. 8 alin. (2) din Legea nr. 292/2018, procedura de evaluare a impactului asupra mediului „este precedată de o evaluare inițială a proiectului, realizată de către autoritățile competente pentru protecția mediului, în cadrul căreia este identificată localizarea proiectului în raport cu ariile naturale protejate, precum și dacă proiectul propus intră sub incidența prevederilor art. 48 și 54 din Legea nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare, după caz.”

Art. 8 alin. (1) din Anexa nr. 5 la Legea nr. 292/2018 stipulează că „pentru realizarea etapei de evaluare inițială, titularul proiectului solicită emiterea acordului de mediu la autoritatea competentă pentru protecția mediului, conform prevederilor art. 6 din prezenta procedură, prin depunerea unei notificări privind intenția de realizare a proiectului, însoțită de certificatul de urbanism emis în condițiile legii privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, planurile anexă la acesta și dovada achitării tarifului aferent acestei etape.”

În cazul în care, în cadrul etapei de evaluare inițială, autoritatea pentru protecția mediului decide că este necesară demararea procedurii de evaluare a impactului asupra mediului (art. 9 alin. 1 lit. c din Legea nr. 292/2018), ea declanșează prima etapă a procedurii de evaluare a impactului proiectului respectiv asupra mediului, denumită „etapa de încadrare” a proiectului (art. 13-15 din Anexa nr. 5 a Legii nr. 292/2018).

În cadrul etapei de încadrare, titularul proiectului depune memoriul de prezentare a proiectului iar autoritatea pentru protecția mediului stabilește componența comisiei de analiză tehnică (CAT) și îi transmite toate documentele necesare evaluării, ulterior urmând a fi stabilite data și ora prezentării pe care o va ține titularul proiectului în fața comisiei de analiză tehnică.

Cu privire la lucrările de construire, Legea nr. 292/2018 le împarte în trei categorii: cele care sunt supuse evaluării impactului asupra mediului; cele pentru care trebuie stabilită necesitatea evaluării și cele care nu sunt supuse evaluării.

Anexa nr. 2 a Legii nr. 292/2018 cuprinde lista proiectelor pentru care trebuie stabilită necesitatea efectuării evaluării impactului asupra mediului. Legiuitorul înțelege prin noțiunea de proiect „executarea lucrărilor de construcții sau a altor instalații ori lucrări, precum și alte intervenții asupra cadrului natural și peisajului, inclusiv cele care implică exploatarea resurselor minerale” – art. 2 lit. e) din Legea nr. 292/2018.

Ca urmare a analizării documentației depuse de Consiliul Județean Bihor la APM Bihor, înregistrată sub nr. 13777/02.09.2021, s-a emis Decizia etapei de evaluare inițială nr. 13777/SAAA/22.09.2021.

În aceasta s-a prevăzut că proiectul propus intră sub incidența Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, fiind încadrat în Anexa nr. 2, pct. 10. Proiecte de infrastructură, lit. e. Construcția drumurilor, porturilor și instalațiilor portuare, inclusiv a porturilor de pescuit, altele decât cele prevăzute în Anexa nr. 1.

Tot în Decizia nr. 13777/SAAA/22.09.2021 se arată că proiectul propus intră sub incidența art. 28 din OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, întrucât traversează Situl Natura 2000 ROSCI 0098 Lacul Pețea.

De asemenea, tot în decizie se menționează că proiectul intră sub incidența prevederilor art. 48 și 54 din Legea apelor nr. 107/1996, fiind necesar să se obțină avizul de gospodărire a apelor de la autoritatea competentă – ABA Crișuri.

În consecință, la momentul de față, la nivelul APM Bihor se derulează procedurile prevăzute de Legea nr. 292/2018, urmând ca la finalul acestora, în condițiile în care sunt îndeplinite condițiile prevăzute de legislația în vigoare, să se emită decizia etapei de încadrare și acordul de mediu. Înainte de emiterea deciziei etapei de încadrare se va asigura și informarea publicului cu privire la proiectul propus, persoanele interesate având posibilitatea de a formula, la APM Bihor, puncte de vedere cu privire la acesta.

Evident, în cadrul acestor proceduri se vor analiza și aspectele referitoare la protecția împotriva zgomotului cât și măsurile ce se impun a fi luate pentru protecția forajelor de apă.

În lipsa actului administrativ emis de APM Bihor (decizia etapei de încadrare / acordul de mediu) nu se poate emite autorizația de construire.

Prin HG nr. 930/2005 s-au aprobat Normele speciale privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică. Art. 12 din Norme stipulează că dimensiunile și configurația zonelor de protecție se stabilesc de către unitățile atestate de autoritatea publică centrală din domeniul apelor. De asemenea, dispozițiile art. 22 din Norme, referitoare la lucrările ce se pot realiza pe terenurile incluse în zona de protecție sanitară cu regim de restricție nu exclud traversarea acestor zone de căile de comunicații. Astfel, spre exemplu, conform art. 22 lit. a) din Norme, pe aceste terenuri este interzisă amplasarea de „abatoare, triaje de cale ferată, baze auto”; din interpretarea *per a contrario* a prevederilor art. 22 lit. a) rezultă că aceste zone cu regim de restricție pot fi traversate de către căi de comunicație.

În ceea ce privește necorelarea cu prevederile documentațiilor de urbanism:

În primul rând trebuie subliniat că în cazul lucrărilor care sunt de utilitate publică, în sensul prevederilor art. 2 alin. (1) din Legea nr. 255/2010, nu este obligatorie elaborarea în prealabil a unei documentații de urbanism. Această concluzie rezultă din analiza dispozițiilor art. 5 alin. (1) din același act normativ, unde se arată că „autoritățile administrației publice locale vor include coordonatele coridorului de expropriere în planurile urbanistice generale ale localităților. Actualizarea planurilor urbanistice generale ale localităților și a regulamentelor locale de urbanism poate fi finanțată și de către expropriator.”

Într-o hotărâre recentă a Curții de Apel Oradea – Decizia nr. 273/CA/2021 – instanța a arătat că „Legea nr. 255/2010 nu limitează proiectele de utilitate publică la cele prevăzute prin planurile urbanistice generale, neexistând nicio prevedere legală în acest sens”; „realizarea unui studiu de fezabilitate nu este condiționată în nici un text legal de întocmirea unui Plan Urbanistic Zonal în prealabil.” Tot în considerentele acestei instanțe a evidențiat faptul că „Legea nr. 255/2010 nu instituie nici o condiționare a demarării și realizării unei proceduri de expropriere de

elaborarea unui PUZ. Legiuitorul nu impune o asemenea condiție din motive evidente și anume lipsirea ideii de expropriere de orice finalitate concretă. Mai mult, dispozițiile Legii nr. 350/2001 – Legea cadru (cu caracter general) în materia urbanismului și amenajării teritoriului nu completează dispozițiile Legii speciale nr. 255/2010, deoarece cea din urmă are la bază Legea nr. 33/1994, propria lege cadru la care să se raporteze. Într-adevăr, nu se poate interveni pe un palier juridic complet, respectiv Legea nr. 33/1994 – Legea nr. 255/2010, printr-o lege generală al cărei obiect de aplicare și rațiune sunt total străine însăși de concepția de expropriere.”

Mai mult decât atât, așa cum se arată de altfel și pe pagina de internet a Comisiei Europene (<https://ec.europa.eu>), DN76 Oradea – Deva este o componentă a rețelei transeuropene de transport (TEN-T).

În consecință, dispozițiile art. 47 alin. (3) din Legea nr. 350/2001 nu se aplică în cazul de față întrucât există prevederi speciale, derogatorii, cuprinse în alte acte normative care reglementează acest domeniu – căile de comunicație aferente infrastructurii de transport de interes național/european.

Prima derogare s-a făcut în anul 2016, prin OUG nr. 7/2016 privind unele măsuri pentru accelerarea implementării proiectelor de infrastructură transeuropeană de transport, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative. Astfel, art. III din acest act normativ a modificată Legea nr. 350/2001, în sensul că după alineatul (3<sup>1</sup>) al articolului 47 din Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 373 din 10 iulie 2001, cu modificările și completările ulterioare, se introduce un nou alineat, alineatul (3<sup>2</sup>), cu următorul cuprins:

"(3<sup>2</sup>) Pentru infrastructura transeuropeană de transport, planul urbanistic zonal se elaborează numai dacă afectează teritoriul intravilan al localităților."

Prevederile art. 47 alin. (3<sup>2</sup>) au fost însă abrogate însă începând cu data de 30.06.2017 de art. V din OUG nr. 49/2017: „la articolul 47 din Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 373 din 10 iulie 2001, cu modificările și completările ulterioare, alineatul (3<sup>2</sup>) se abrogă.”

Art. I alin. (1) și (2) din OUG nr. 7/2016 stipulează că:

„(1) Prezenta ordonanță de urgență reglementează măsurile necesare pentru accelerarea implementării proiectelor de infrastructură transeuropeană de transport cu scopul de a asigura interconectivitatea între rețeaua de transport de interes național/regional cu cea europeană, precum și măsuri de eliminare a blocajelor în procesul de implementare a acestor categorii de proiecte.”

(2) Proiectele de infrastructură transeuropeană de transport din domeniul rutier includ componentele de infrastructură definite la art. 17 din Regulamentul (UE) nr. 1.315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE, inclusiv variantele ocolitoare ale localităților urbane, drumurile de legătură la proiectele de infrastructură transeuropeană de transport, și sunt definite potrivit prevederilor prezentei ordonanțe de urgență.”

Infrastructura transeuropeană de transport este definită la art. II pct. 1 din OUG nr. 7/2016 în felul următor: „infrastructură transeuropeană de transport - infrastructura rutieră, infrastructura feroviară publică, infrastructura aeroportuară și infrastructura de transport naval, situate pe rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) centrală (Core) și globală (Comprehensive), astfel cum este definită la art. 9 alin. (1) lit. b) și art. 38 din Regulamentul (UE) nr. 1.315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013.”

Conform art. 17 alin. (1) lit. a) și alin. (2) din Regulamentul nr. 1315/2013, infrastructura de transport rutier cuprinde căi rutiere de înaltă calitate (inclusiv poduri, tuneluri, joncțiuni, etc.) - cele capabile să joace un rol important în traficul de marfă și de călători pe distanțe lungi, să integreze principalele centre urbane și economice, să comunice cu alte moduri de transport.

Tot în ceea ce privește componentele infrastructurii transeuropene de transport sunt relevante dispozițiile art. 6 alin. (20) din OUG nr. 101/2020, care stipulează că: „CNAIR este obligată să ia măsuri pentru a asigura implementarea proiectelor de infrastructură rutieră propuse de UAT/ADI, atunci când acestea sunt situate pe un coridor transeuropean de transport sau sunt

parte din infrastructura de transport rutier cum sunt: autostrăzi, drumuri expres, drumuri naționale, alte infrastructuri similare ori sunt parte a unei infrastructuri care asigură conexiunea cu rețeaua de transport TEN-T Centrală/Globală.”

Revenind la OUG nr. 49/2017, trebuie subliniat că art. IV alin. (1) din acest act normativ stipulează expres că se pot emite autorizații de construire fără elaborarea și aprobarea prealabilă a unei documentații de amenajarea teritoriului sau de urbanism pentru proiectele de infrastructură de transport de interes național, care sunt cuprinse în Planul de amenajare a teritoriului național - Secțiunea I - Rețele de transport cu excepția porturilor, aeroporturilor, gărilor, triajelor, depourilor, metroului, terminalelor de transport combinat și punctelor de trecere a frontierei.

Așa cum rezultă din Anexa nr. 1 la Legea nr. 363/2006 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea I - Rețele de transport, DN76 face parte din Coridorul paneuropean de transport multimodal IV - pct. 1.01 și 1.05.

În consecință, includerea traseului drumului de legătură în documentațiile de urbanism ale UAT Oradea și UAT Sânmartin se va face în condițiile art. IV alin. (2) și (3) din OUG nr. 49/2017.

Cu privire la pretinsa încălcare a dreptului de proprietate:

Exproprierea pentru cauză de utilitate publică este o ingerință permisă de dispozițiile art. 1 din Protocolul 1 la CEDO și la dispozițiile art. 44 alin. (3) din Constituția României.

Totodată, exproprierea pentru cauză de utilitate publică se face cu justă și prealabilă despăgubire, iar o expropriere viitoare nu poate fi considerată ca reprezentând o atingere adusă dreptului de proprietate. Astfel, procedura de expropriere, așa cum este reglementată în sistemul nostru de drept, are ca scop tocmai plata despăgubirilor convenite proprietarilor care sunt expropriați, fără a se putea reține că prin efectuarea unor exproprieri proprietarilor imobilelor li s-ar produce un prejudiciu material. În cazul oricărei proceduri de expropriere interesul persoanelor expropriate este acela de a primi o despăgubire echitabilă.

În baza prevederilor art. 182 alin. (4) coroborate cu ale art. 136 alin. (3) lit. a) și alin (8) lit. b) din O.U.G. nr.57/2019 privind Codul administrativ,  
Față de aceasta,

### PROPUNEM

### CONSILIULUI JUDEȚEAN BIHOR

Adoptarea proiectului de hotărâre privind respingerea plângerilor prealabile înregistrate la Consiliul Județean Bihor sub nr. 24492/05.11.2021, nr. 24495/05.11.2021, nr. 24496/05.11.2021, 24497/05.11.2021, 24498/05.11.2021, 24500/05.11.2021, 24501/05.11.2021, 24502/05.11.2021 și 24503/05.11.2021 împotriva Hotărârilor Consiliului Județean Bihor nr. 206/16.09.2021 și nr. 207/16.09.2021.

**VICEPREȘEDINTE,**  
**Mircea Mălan**

**DIRECTOR EXECUTIV,**  
**Filip Cheșeli**

Îmi asum responsabilitatea corectitudinii și legalității  
în solidar cu întocmitorul înscrisului

**ȘEF BIROU,**  
**Sanda Bogdan**

Îmi asum responsabilitatea pentru  
fundamentarea, corectitudinea și legalitatea  
întocmirii acestui act oficial

**CONSILIER JURIDIC,**  
**Cosmin Vasile Mușet**

Îmi asum responsabilitatea pentru  
fundamentarea, corectitudinea și legalitatea  
întocmirii acestui act oficial