

ROMÂNIA



PREȘEDINTELE

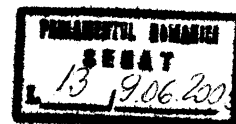
328
9. VI 2005

La Biroul Prezidențial

București, 7 Iunie 2005

N.P.

9. VI. 2005 - Domnului Nicolae VĂCĂROIU
PREȘEDINTELE SENATULUI



În temeiul articolului 77 alineatul 2 din Constituția României și al articolului 141 din Regulamentul Senatului, formulez următoarea

CERERE DE REEXAMINARE

asupra

LEGII privind aprobarea Ordonanței Guvernului nr.7/2005 pentru aprobarea Regulamentului de transport pe căile ferate din România

4/3/2005

Motivele cererii sunt următoarele:

1. La pct. 17 se modifică art. 16 din Regulamentul de transport pe căile ferate din România, cuprins în Anexa ordonanței, calificând ca și contravenții unele fapte sancționate în alte acte normative ca și infracțiuni, astfel:
- la lit. g) „deteriorarea vagoanelor, clădirilor stațiilor sau instalațiilor prin distrugere sau sustragere a pieselor sau dotărilor din inventarul acestora;”.

Deoarece în cuprinsul acestui act normativ nu se precizează că faptele sancționate constituie contravenții în măsura în care nu constituie infracțiuni ori că prevederile regulamentului se completează cu cele ale Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare, anumite modalități de săvârșire a unor infracțiuni grave ar fi dezincriminate. Mai mult, deși art. 16 din Regulament precizează faptele ce constituie contravenții, la pct. 75 din legea de aprobare, art. 77 din Anexa ordonanței stabilește că „Contravențiile la prezentul regulament săvârșite de persoanele fizice și juridice se stabilesc prin hotărâre a Guvernului”, texte ce se află într-o evidentă contradicție, încălcându-se astfel dispozițiile art. 16 din Constituția României.

2. La pct. 33 se modifică art. 32 din Anexa ordonanței, reglementându-se *„stingerea acțiunii ...”*. Probabil legiuitorul a dorit să reglementeze *„stingerea dreptului la acțiune”*, deoarece referirea la *„stingerea unei acțiuni”* ar avea importante efecte procesuale negative. Mai mult, alin. (2) lit. a) este redundant cu alin. (1) al acestui articol, iar alin. (2) lit. b) conține dispoziții absurde din punct de vedere procesual. Din aceste motive, și dispozițiile pct. 33 din legea trimisă spre promulgare încalcă prevederile art. 16 din Constituția României.

3. La pct. 41 se modifică art. 41 din Anexa ordonanței, alin. (6) al acestui articol având următoarea formulare: *„Amenzile vamale sau ale altor autorități administrative, stabilite în contul operatorului de transport feroviar din culpa expeditorului ori a destinatarului, se încasează de la expeditor sau destinatar, după caz.”* Și aici legea este neclară, constituindu-se într-o încălcare a principiului constituțional al egalității în fața legii, pentru că textul criticat poate avea două interpretări contradictorii: ori operatorul de transport feroviar plătește amenda stabilită în contul său și se întoarce cu acțiune în regres împotriva expeditorului sau destinatarului, ori autoritatea vamală și celelalte autorități administrative încasează direct de la cei culpabili amenzile respective. De aceea, este bine ca legea să fie clară și previzibilă.

4. La pct. 64 se modifică art. 64 din Anexa ordonanței, și se prevăd la alin. (5) următoarele: *„Când operatorul de transport feroviar invocă unele dintre cauzele de exonerare de mai sus el rămâne totuși răspunzător dacă cel îndreptățit face dovada că pierderea, avarierea mărfii sau depășirea termenului de executare a contractului de transport se datorează altor culpe ale transportatorului naval, căpitanului, echipajului, pilotului sau ale prepușilor săi decât cele prevăzute în prezentul regulament”*. Aceasta semnifică sancționarea unei persoane pentru culpa exclusivă a alteia, fapt ce încalcă principiul echității dreptului.

5. Pentru aceste motive, vă solicităm o reexaminare de ansamblu a Regulamentului de transport pe căile ferate din România, în sensul reformulării unor texte care acum sunt excesive ori formulate defectuos, motiv pentru care vor putea crea dificultăți de aplicare în practică, cum ar fi art. 57 alin. (5) care interzice, în actuala formulare, clauza valutară în contractele internaționale de transport, clauză a cărei absență din contractele internaționale încheiate de exportatorii români a condus la pierderi pentru aceștia în momentul aprecierii monedei naționale față de valutele de referință, sau prevederile art. 61 alin. (7) care instituie prezumția neresponsabilității operatorului de transport feroviar dacă el însuși, ca parte interesată, stabilește că pierderea sau avarierea mărfii a cărei pază juridică o avea a survenit din alte cauze decât culpa sa. Este necesară această reexaminare și deoarece în cuprinsul regulamentului, în mod repetat, se dispune că părțile nu pot deroga de la prevederile sale.

PREȘEDINTELE ROMÂNIEI



TRAIAN BĂSESCU