



AVIZ
**referitor la proiectul de Ordonanță de urgență
privind transporturile rutiere**

Analizând proiectul de **Ordonanță de urgență privind transporturile rutiere**, transmis de Secretariatul General al Guvernului cu adresa nr.140 din 12.07.2005,

CONSILIUL LEGISLATIV

În temeiul art.2 alin.1 lit.a) din Legea nr.73/1993, republicată și art.46(2) din Regulamentul de organizare și funcționare a Consiliului Legislativ,

Avizează favorabil proiectul de ordonanță de urgență, cu următoarele observații și propuneri:

1. Obiectul de reglementare al prezentului proiect de Ordonanță de urgență, supus analizei, îl constituie crearea cadrului general pentru organizarea, efectuarea și asigurarea desfășurării fluente a transporturilor rutiere de mărfuri și persoane, în condiții de siguranță și calitate, conținând dispoziții preluate din actele europene, care să constituie temei pentru normele de aplicare și legislația secundară care va reglementa acest domeniu de activitate.

2. Din punct de vedere al dreptului comunitar, demersul legislativ de față, cade sub incidența reglementărilor statuate la nivelul Uniunii Europene, subsumate normelor juridice comunitare integrate segmentului legislativ - Politica transporturilor - Transporturi terestre, în sectoarele - Funcționarea Pieței - Accesul la Piață - Apropierea structurilor - Condiții tehnice și de securitate - Condiții sociale.

La nivelul dreptului comunitar originar, se impune a preciza că potrivit art.70-80 ale Tratatului Comunității Europene, incluse în cadrul Titlului V - Transporturi, politica în domeniul transporturilor constituie una dintre politicile comune ale Uniunii, dispozițiile

respective reunind regulile de bază aplicabile transportului internațional în cadrul statelor membre. De asemenea, prevederile aceluiași Titlu, reglementează condițiile în care transportatorii non-rezidenți pot opera în statele membre (art.71.1), măsurile ce trebuie luate pentru îmbunătățirea siguranței transporturilor (art.71.2), după cum și abolirea discriminării unor tarife diferite. Totodată, se mai impune a menționa că prevederile Titlului V se aplică integral transportului rutier, feroviar și fluvial, în timp ce măsurile specifice aplicabile transportului maritim și aerian sunt reglementate în mod deosebit, pe baza convențiilor internaționale în materie.

În general, se poate afirma că legislația Uniunii Europene în domeniul transporturilor are drept obiectiv fundamental îmbunătățirea pieței interne prin promovarea eficiență a serviciilor de transport benefice utilizatorilor și mediului înconjurător. Acquis-ul specific domeniului transporturilor acoperă sectoarele transporturilor rutier, feroviar, aerian, maritim și pe căi navigabile interioare, vizând standarde tehnice și de siguranță, standarde sociale și liberalizarea pieței în contextul Pieței Unice Europene de Transport.

În baza acestor norme juridice originare, în contextul procesului de aplicare a prevederilor Tratatului, având ca finalitate atingerea obiectivelor politicii comune în domeniul transporturilor, stabilite la nivelul Uniunii Europene, constatăm existența la nivelul dreptului comunitar derivat, a unui ansamblu de reglementări comunitare, extrem de amplu, cu caracter secundar, ce acoperă întreaga tipologie a transporturilor, sub diferitele aspecte pe care comportă activitatea de transport.

Strict cu privire la obiectul de reglementare al prezentei ordonanțe de urgență, se cuvine a menționa că acquis-ul comunitar în domeniul transportului rutier, implică atât reglementări de ordin social, tehnic, fiscal, de siguranță, cât și cele privind protecția mediului. Printre cele mai importante reglementări comunitare le amintim pe cele referitoare la admiterea în profesia de transportator de mărfuri și de pasageri (Directiva nr.96/26/CE), pe cele referitoare la dimensiunea și greutatea vehiculelor (Directiva nr.96/53), pe cele privind transportul de pasageri (Regulamentul nr.684/1992), precum și pe cele referitoare la transportul în interiorul unui alt stat membru, prin liberalizarea cabotajului (Regulamentele nr.881/1992 și 3118/1993).

În ceea ce privește transpunerea acquis-ului în domeniul transporturilor rutiere în cadrul legislației naționale, se cuvine

menționat că o asemenea problematică a constituit unul dintre aspectele esențiale ale procesului de negociere. Astfel, potrivit angajamentelor asumate, inițial, prin Documentul de Poziție, și ulterior, prin Legea nr.157/2005 privind ratificarea Tratatului de aderare la Uniunea Europeană, România acceptă integral acquis-ul comunitar privind Cap.9 - Politica în domeniul transporturilor, în vigoare la data de 31 decembrie 2002 și se angajează să ia măsurile necesare pentru implementarea efectivă a acestuia până la data aderării, fiind pregătită să examineze în continuare dezvoltarea acquis-ului comunitar.

Precizăm de asemenea, că Documentul de Poziție a fost elaborat având ca referință data de 1 ianuarie 2007, asumată unilateral de România ca ipoteză de lucru pentru încheierea pregătirilor de aderare la Uniunea Europeană. Conform acestui Document, o dată cu transpunerea acquis-ului comunitar, potrivit angajamentelor asumate de partea română, va începe și aplicarea legislației armonizate, după caz, fie de la data adoptării, fie etapizat, cu calendare clar definite, cu unele excepții, întrucât România a obținut următoarele perioade de tranziție: până la data de 31 decembrie 2010, pentru aplicarea, în ceea ce privește vehiculele românești care desfășoară exclusiv activități de transport intern, a impozitelor minime prevăzute în anexa I la Directiva nr.1999/62; până la data de 31 decembrie 2013, pentru aplicarea integrală a prevederilor referitoare la greutatea maximă stabilite de Directiva nr.1996/53, privitoare la dimensiunile maxime admise în traficul național și internațional și greutatea maximă admise.

Totodată, Uniunea Europeană a solicitat o perioadă de tranziție pentru aplicarea Regulamentului CEE nr.3118/1993 privind cabotajul rutier.

De asemenea, potrivit Documentului de Poziție, România va avea nevoie de o perioadă de timp, cu durată comparabilă cu cea pe care au avut-o la dispoziție statele membre, pentru conformare deplină cu acele părți ale acquis-ului care, în anumite cazuri, devin aplicabile României doar odată cu dobândirea calității de stat membru, cum ar fi: modelele de carnet de conducere, certificate de înmatriculare ale vehiculelor, autorizații și licențe de transport, brevete.

Cât privește angajamentele asumate în cadrul negocierilor de aderare, corespunzătoare Cap.9 -Politica în domeniul transporturilor, punctual în privința transporturilor rutiere, se vor urmări, cu predilecție, etapele prevăzute în calendarele detaliate cu privire la condițiile de prag financiar pentru accesul la ocupație, aplicarea progresivă a acquis-ului în domeniul tehnologiei și siguranței, în

special pentru dispozitivele de limitare a vitezei și echipamentul de înregistrare, aplicarea graduală a prevederilor acquis-ului privind taxarea vehiculelor grele de marfă pentru utilizarea anumitor structuri, introducerea graduală a tarifului de utilizare a drumurilor și eliminarea diferențelor între tarifele pentru transportatorii străini și cei români la penalizarea transportatorilor pentru vehiculele care depășesc limitele maxime de masă admise pe teritoriul său.

Pe aceste coordonate ale angajamentelor asumate, în privința transportului rutier de mărfuri, România declară că va aplica integral prevederile Regulamentelor Consiliului nr.881/1992 și 3118/1993 privitoare la cabotaj, la data de 1 ianuarie 2007, statul român declarându-și disponibilitatea de a aplica aceste prevederi ale regulamentelor chiar și înainte de data aderării sale la Uniunea Europeană, pe bază de reciprocitate. De asemenea, prevederile aplicabile ale Regulamentului Consiliului nr. 4058/1989 privind stabilirea tarifelor pentru transportul rutier de mărfuri între statele membre vor fi transpuse în legislația română până la data de 31 decembrie 2001, iar un sistem unitar de evidență se va crea până la data de 31 decembrie 2003. Cât privește, dispozițiile aplicabile ale Directivei nr.84/647 privind utilizarea vehiculelor închiriate fără șofer, acestea vor fi implementate în România începând cu data de 1 ianuarie 2002.

Referitor la angajamentele asumate în privința transportului rutier de călători, prevederile aplicabile ale Regulamentului Consiliului nr.684/1992 privind normele comune pentru transportul internațional de călători cu autocarul și autobuzul, precum și ale Regulamentului nr.2121/1998 care stabilește reguli detaliate pentru aplicarea Regulamentelor nr.684/1992 și 12/1998, vor fi aplicate în România de la data de 1 ianuarie 2002. Regulamentul nr.12/1998 care stabilește condițiile în care transportatorii nerezidenți pot presta servicii de transport rutier național de călători pe teritoriul altui stat membru se va aplica integral de la data de 1 ianuarie 2007, în condițiile în care România își manifestă disponibilitatea de a aplica aceste prevederi chiar și înaintea datei aderării la UE, pe bază de reciprocitate.

În ceea ce privește transporturile ocazionale de călători, acestea se vor desfășura în conformitate cu prevederile Acordului INTERBUS, acord internațional la care și România este parte.

Cu referire la legislația socială, conexasă normelor comunitare din domeniul transportului rutier, dincolo de o serie de acte juridice comunitare ce privesc controlul la sediul operatorilor de transport și în

trafic, instruirea, pregătirea și formarea inspectorilor (Regulamentul nr.3820/1985, Directiva nr.88/599 și Decizia nr.93/173) ce vor fi transpuse până la data de 31 decembrie 2001, cea mai importantă reglementare în domeniu o reprezintă Directiva Consiliului nr.96/26 privind accesul la ocupația de transportator rutier de mărfuri și călători și recunoașterea reciprocă a diplomelor, certificatelor și a altor forme de calificare, în contextul dreptului la liberă stabilire a acestor transportatori, pentru operațiuni de transport național și internațional, care este deja aplicată în România, cu excepția acelor dispoziții care stabilesc nivelurile pragului financiar. Îndeplinirea de către operatori a criteriului de prag financiar, la un nivel inferior celui prevăzut de directivă, devine obligatoriu de la 1 ianuarie 2002, urmând ca armonizarea completă să aibă loc până la data de 31 decembrie 2005.

O altă problematică subsecventă legislației comunitare în domeniul transporturilor rutiere, o constituie tehnologia și siguranța transporturilor. Documentul de Poziție stipulează în vederea înnoirii parcului de vehicule aflate în circulație, obligația Guvernului României de a adopta până la 31 decembrie 2001 un act normativ prin care se vor stabili măsuri de stimulare a operatorilor care scot din uz vehiculele vechi sau poluante. De asemenea, Directiva Consiliului nr.92/6 privind instalarea și utilizarea dispozitivelor de limitare a vitezei se aplică în România de la 1 ianuarie 2000, pentru vehiculele aflate la prima înmatriculare pe teritoriul României, autovehiculele aflate în circulație la 31 decembrie 1999, trebuind să fie echipate cu asemenea dispozitive până la 31 decembrie 2006. Directiva Consiliului nr.98/459 privind adâncimea canelurilor anvelopelor și respectiv, Directiva nr.96/96 privind inspecțiile tehnice se aplică integral în România. Totodată, prevederile aplicabile ale Directivelor Consiliului 91/439 privind permisele de conducere și 91/671 privind utilizarea obligatorie a centurilor de siguranță vor fi transpuse până la 31 decembrie 2001, aplicarea lor trebuind să înceapă de la 1 ianuarie 2004. Prevederile tehnice ale Regulamentului Consiliului nr.3821/85 privind echipamentul de înregistrare utilizat în transportul rutier au fost transpuse în legislația română, de la data de 1 ianuarie 2000 instituindu-se obligația pentru autovehiculele aflate la prima înmatriculare pe teritoriul României să fie echipate cu tahograf, stabilindu-se următorul calendar: până la data de 31 decembrie 2004, pentru autovehiculele de transport persoane, până la 31 decembrie 2005, pentru autovehiculele de transport marfă mai mari de 12 tone și

până la data de 31 decembrie 2006, pentru autovehiculele de transport marfă între 3,5 și 12 tone.

Față de aceste angajamente asumate de România în cadrul procesului de negociere, în domeniul transporturilor rutiere, în ceea ce privește stadiul îndeplinirii obligațiilor pe linia armonizării legislației, relevante sunt observațiile și recomandările Comisiei Europene.

Astfel, potrivit Raportului periodic pe anul 2004 asupra progreselor înregistrate de România în vederea aderării la Uniunea Europeană, Comisia Europeană apreciază că față de precedentul Raport periodic, România a continuat să înregistreze progrese în ceea ce privește transpunerea acquis-ului în domeniul transporturilor, precum și în privința întăririi structurilor administrative, inclusiv în domeniul transportului terestru. În acest sens, România a continuat să completeze alinierea legislativă la acquis-ul specific transportului rutier prin adoptarea de legislație secundară privind transportul mărfurilor periculoase, licențele de transport, testele referitoare la pregătirea de drum, aparatele de limitare a vitezei și tahografele. Au fost înregistrate progrese semnificative în ceea ce privește aplicarea legislației referitoare la timpii de condus și perioadele de odihnă, pregătirea de drum și mărfurile periculoase, fiind stabilite proceduri îmbunătățite, constatându-se totodată, creșterea numărului controalelor.

Cu toate că alinierea legislativă în domeniul transporturilor rutiere este avansată, Comisia Europeană apreciază că rămân încă de adoptat actele normative pentru implementarea unor aspecte de natură tehnică, în special în ceea ce privește documentele de înregistrare a autovehiculelor și tahografele digitale. De asemenea, Comisia subliniază necesitatea îmbunătățirii în continuare a aplicării legislației privind greutatea și dimensiunile maxime admise. În ceea ce privește criteriile de acces la profesia de transportator rutier, Comisia Europeană consideră că România trebuie să asigure implementarea transparentă a criteriului de "onorabilitate", aceeași transparență trebuind să fie asigurată și în ceea ce privește distribuirea autorizațiilor ce decurg din acordul de tranzit dintre Uniunea Europeană și România.

În cadrul Concluziilor sale, Comisia Europeană afirmă faptul că pentru a fi pregătită pentru calitatea de stat membru, România trebuie să acorde o atenție deosebită implementării legislației privind întărirea capacității administrative, depunând eforturi serioase pentru asigurarea unei capacități de planificare consistente în sectorul transporturilor, pe

termen mediu și lung, coroborate cu continuarea transpunerii și implementării acquis-ului comunitar.

Pe aceste coordonate ale observațiilor și recomandărilor Comisiei Europene, se înscrie și prezentul proiect, un demers menit a continua eforturile de aliniere a legislației naționale în domeniu la cerințele Uniunii Europene, în contextul procesului de armonizare legislativă.

Mai mult, în materia rezervată organizării și desfășurării activității de transport rutier, așa după cum se menționează și în cadrul Notei de fundamentare, inițiatorul și-a propus circumscrierea unui cadru juridic nou, consolidat, unitar și omogen, adecvat noilor realități și exigențe europene.

Din acest punct de vedere, se impune a releva că, la nivelul legislației primare, actul normativ de bază în segmentul transporturilor rutiere este asigurat, până în prezent, de Ordonanța Guvernului nr.44/1997, aprobată cu modificări și completări, prin Legea nr.105/2000, amendată succesiv prin Ordonanța Guvernului nr.17/2002, Ordonanța de urgență a Guvernului nr.170/2002, Ordonanța Guvernului nr.46/2004 și respectiv, prin Ordonanța Guvernului nr.1/2005, acte juridice ce au menirea de a transpune o serie de reglementări comunitare. Totodată, unele relații sociale relevante domeniului transporturilor rutiere, sunt reglementate la nivelul legislației secundare, prin Hotărâri ale Guvernului ori prin Ordinele Ministrului de resort, respectiv Ordinele Ministrului transportului, construcțiilor și turismului (ex: Ordinul nr.1061/2003, Ordinul nr.215/2004) ce asigură transpunerea, parțială ori integrală, în legislația națională a unui număr important de reglementări comunitare (ex: Regulamentul Consiliului nr.3820/85/CEE cu privire la armonizarea anumitor dispoziții în materie socială din domeniul rutier; Regulamentul Consiliului nr.3821/85/CEE privind aparatele de control din domeniul transportului rutier; Directiva nr.96/26/CE privind accesul la profesia de transportator rutier de mărfuri și de persoane, precum și recunoașterea reciprocă a diplomelor, certificatelor și altor documente prin care favorizează exercitarea efectivă a libertății de stabilire în domeniul transporturilor naționale și internaționale; Regulamentul nr.684/92/CEE instituind reguli comune pentru transporturile internaționale de persoane cu autocarul sau autobuzul).

În raport de această disparitate legislativă, extrem de mare, s-a desprins cu acuitate, necesitatea reconsiderării întregii legislații privitoare la organizarea și desfășurarea activităților de transport rutier,

inclusiv a activităților conexe, în sensul elaborării unui nou cadru legislativ în domeniu, cu mult mai amplu decât cel în vigoare până în prezent, care să articuleze mai bine complexitatea instituțională și funcțională, presupusă de transportul rutier din România, în acord cu realitățile din domeniu, dar și cu evoluția reglementărilor internaționale, inclusiv cu angajamentele României derivate din finalizarea procesului de negociere a aderării la Uniunea Europeană.

De altfel, Programul Legislativ Prioritar pentru Integrarea în UE pe semestrul I - 2005, document guvernamental relevant, prevede distinct, corespunzător Cap.9 - Politica în domeniul transporturilor, măsura legislativă privind elaborarea și promovarea proiectului de Lege privind transporturile rutiere, în sarcina Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, stabilindu-se ca termen limită pentru prezentarea proiectului în cadrul ședinței de guvern, luna mai 2005. De asemenea, la același nivel guvernamental, mai relevăm Planul de măsuri pe anul 2005 stabilit cu privire la capacitatea de asumare a obligațiilor de stat membru al UE, inclusiv în domeniul transporturilor rutiere, dintre care amintim: introducerea pragului financiar de 9.000 Euro pentru primul vehicul și 5000 de Euro pentru fiecare vehicul suplimentar conform actului normativ privind definirea clară a pragului financiar pentru accesul la ocupația de transportator (decembrie 2005); dotarea cu tahografe a tuturor autovehiculelor pentru transport de persoane având capacitatea peste 9 locuri, a autovehiculelor pentru transport marfă cu capacitatea mai mare sau egală cu 3,5 tone, precum și a autovehiculelor pentru transport de persoane și transport marfă utilizate în folos sau în interes propriu (dec.2005); dotarea cu limitatoare de viteză a autovehiculelor din categoria M3 având mase totale maxime autorizate mai mari de 10 tone, utilizate în trafic județean, a tuturor autovehiculelor din categoria N3, precum și a tuturor vehiculelor înmatriculate între 1 octombrie 2001 și 1 ianuarie 2005 care sunt utilizate în trafic internațional (decembrie 2005).

Parțial, aceste măsuri propuse a fi adoptate până la sfârșitul anului 2005, se regăsesc în cuprinsul proiectului analizat, termenul de promovare fiind așadar devansat, inclusiv sub aspectele de ordin tehnic ale organizării și desfășurării transportului rutier. Mai mult, prezentul demers transpune, de-o manieră generală, cele mai relevante norme juridice comunitare, specifice activității de transport rutier, privind standardele tehnice și de siguranță, standardele sociale, precum și liberalizarea pieței transporturilor.

De asemenea, proiectul supus analizei, reușește o mai bună sistematizare a normelor ce reglementează principalele probleme pe care le ridică transportul rutier, în consonanță cu exigențele comunitare în domeniu. Avem în vedere în acest sens : aspectele de ordin terminologic, atribuțiile și responsabilitățile autorității competente în materie, condițiile privind executarea transportului rutier și a activităților conexe acestuia, modalitățile de efectuare a transportului de mărfuri, respectiv a transportului de persoane, eliberarea și evidența documentelor de transport, după cum și cerințele de siguranță rutieră, respectiv sancțiunile administrativ-contravenționale, corelative săvârșirii unor fapte cu caracter contravențional.

Cu toate acestea, dincolo de elementele pozitive ale unui asemenea demers, ce ține cont și respectă, de-o manieră generală, angajamentele asumate de România în cadrul negocierilor, având în vedere că proiectul de față transpune doar cu caracter parțial unele reglementări comunitare, precum sunt cele enumerate în cadrul art.72, dată fiind preluarea, prealabilă sau ulterioară acestui moment, a unei importante părți a acquis-ului în domeniu, prin promovarea legislației secundare (Hotărâri ale Guvernului, Ordinele ministrului de resort), considerăm că se cuvenea să se precizeze explicit și de-o manieră detaliată, acele norme europene pe care inițiatorul și-a propus să le transpună, cu caracter integral sau parțial, în cadrul legislației naționale, cu ocazia promovării prezentului demers.

Această observație se impune a fi făcută cu atât mai mult cu cât inițiatorul nu a respectat obligația ce îi revenea conform prevederilor art.43 alin.(1) din Legea nr.24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, în sensul menționării după partea dispozitivă a actului normativ, a elementelor de identificare a actului comunitar care a fost preluat, în cazul unei transpuneri integrale, după cum nu a respectat nici dispozițiile alin.(2) al aceluiași articol 43 din lege, conform căruia "dacă printr-un act normativ se transpune doar parțial un act comunitar, mențiunea prevăzută la alin.(1) trebuie să specifice în detaliu textele (secțiuni/articole/paragrafe, după caz) transpuse".

Din această perspectivă, în raport de exigențele mai sus-amintite, inițiatorul proiectului de față s-a limitat, la a preciza, în contextul art.72, că „prezenta Ordonanță de Urgență preia prevederi ale Directivelor nr.96/26/CE, nr.98/76/CE, nr.59/2003/CE, Regulamentelor nr.11/98/CE,

nr.881/92/CEE, nr.484/2002 ...”, și deci soluția aleasă nu respectă exigențele legale în domeniul tehnicii legislative.

Față de cele de mai sus, în pofida observațiilor cu caracter formal, ce se impun totuși a fi avute în vedere de către inițiator, proiectul supus analizei se constituie într-un demers extrem de necesar, pe deplin justificat, ce are menirea să determine un cadru juridic nou, rezervat complexei problematici a organizării și desfășurării activităților de transport rutier, cu mult mai amplu, mai sistematizat, în consonanță cu principiile și normele generale ale dreptului comunitar în materie, respectând angajamentele asumate de România în perioada de pre-aderare, prevăzute de Tratatul de aderare la Uniunea Europeană.

3. La preambulul proiectului, la debut, pentru un plus de rigoare în exprimare, propunem reformularea sintagmei „Această exigență are un caracter urgent...”, astfel: „Această reglementare are un caracter urgent...”, iar la rândul 2, în loc de „...desfășurare activității...” propunem să se scrie „...desfășurare a activității”.

4. La **art.1 alin.(1)**, primul rând, pentru rigoare normativă, în loc de „Dispozițiile prezentei ordonanțe...” se va scrie „Dispozițiile prezentei ordonanțe **de urgență** ...”.

Totodată, având în vedere faptul că reglementarea propusă se referă la transporturile rutiere pe teritoriul României, sugerăm precizarea acestui fapt în cuprinsul art.1 alin.(1), prin inserarea sintagmei „pe teritoriul României” înaintea sintagmei „în condiții de siguranță și calitate”.

5. La **art.1 alin.(2)**, la final, pentru claritate în exprimare, propunem reformularea sintagmei „..., precum și de siguranța circulației.”, astfel: „..., precum și condițiile privind siguranța circulației”.

6. La **art.2 lit.b)**, cu privire la definiția „autovehicule rutiere destinate transportului de persoane”, sugerăm completarea textului cu sintagma „și bagaje”, întrucât acestea reprezintă o necesitate în ceea ce privește spațiul rezervat lor, presupunând și o limitare a cantității, ceea ce poate conduce la tarife pentru greutate sau volum excedentar.

De altfel, **art.68** se referă la conceptul „vehiculele care se deplasează pe drumurile publice fără a transporta persoane sau fără încărcătură”, încărcătura putând reprezenta conceptul de la art.4 lit.B pct.a., dar și bagaje, care nu sunt mărfuri, deșeuri, etc.

La **lit.j)**, textul ridică probleme de interpretare dacă are în vedere „servicii funerare” sau privește exclusiv vehicule cu platforme care

servească transportului unor statui, icoane, etc. Propunem revederea textului.

7. La **art.3 pct.2**, în ceea ce privește noțiunea de „autoturism” se folosește termenul de „transportul de pasageri”, spre deosebire de celelalte autovehicule în care este folosit termenul „transportul de persoane”. Nu se înțelege distincția făcută, eventual putându-se folosi într-o anumită accepțiune și noțiunea de „transportul de călători”.

Propunem revederea textului.

La **pct.15** în legătură cu definiția „întreprindere” semnalăm faptul că trimiterea la „orice persoană fizică” nu poate fi o accepțiune corectă. Propunem în acest sens introducerea sintagmei alăturate - operator economic - pentru a da astfel semnificația juridică satisfăcătoare.

8. La **art.4 pct.B lit.b**, corespunzător observației făcute la pct.6, sugerăm reformularea textului, astfel:

„b) transport rutier de persoane - bagaje”.

9. La **art.6**, pentru utilizarea unui limbaj propriu actelor normative, propunem următorul conținut:

„Art.6. - Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului desemnează unități care funcționează în subordinea sau sub autoritatea sa, pentru elaborarea și punerea în aplicare de norme tehnice și reglementări specifice vehiculelor rutiere și transportului rutier și care să asigure inspecția și controlul tehnic de specialitate.”

10. La **art.9 alin.(4)**, la final, pentru o identificare completă a ordonanței la care se face trimitere în text, dar și pentru reproducerea corectă a titlului ordonanței, recomandăm următoarea formulare: „...prevederilor Ordonanței Guvernului nr.17/2002 privind stabilirea perioadelor de conducere și a perioadelor de odihnă ale conducătorilor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.466/2003.”

11. La **art.12 lit.b**, pentru un acord gramatical corect, cuvântul final „acesta” se va înlocui cu „aceasta”.

În plus, semnalăm că textul, așa cum este redactat, nu este satisfăcător, întrucât, nu justifică motivul pentru care transportul de gen poate fi considerat în „cont propriu”. Pentru îmbunătățirea redacțională, sugerăm completarea cu următorul text: „și transportul acestora se include în obligațiile transportatorului”.

12. La **art.18 alin.(2) lit.a**, dispoziția nu este conturată corespunzător, putând crea diverse interpretări cu privire la noțiunea de „infracțiuni grave”. Sugerăm precizarea acestor infracțiuni care ar

conduce la lipsa capacității de folosință a dreptului de a conduce permanent și efectiv activitatea de transport rutier.

De asemenea, textul lit.c) este imprecis, putându-se vorbi de o condamnare pentru infracțiuni sau de o sancționare contravențională.

Textul trebuie revăzut.

13. La **art.47**, dispoziția este neclară, neînțelegându-se dacă este vorba de un transport în cont propriu (conform art.3 pct.9), folosindu-se însă în acest articol termenul „nume propriu”. Propunem revederea textului.

14. La **art.56 alin.(3)**, la final, din considerente gramaticale, în loc de „...sau poliției de frontieră” se va scrie „sau ai poliției de frontieră”.

15. Cu privire la **art.58**, în legătură cu sintagma „care potrivit legii penale nu sunt considerate infracțiuni”, semnalăm faptul că aceasta este în dezacord cu definiția dată contravenției prin Ordonanța Guvernului nr.2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.180/2002 cu modificările și completările ulterioare, care prevede că fapta descrisă drept contravenție în actul normativ și prevăzută cu sancțiune contravențională nu poate fi decât contravenție, nemaiputând prin interpretare să schimbe caracterizarea ei juridică.

Tocmai pentru a elimina orice confuzie dintre contravenții și infracțiuni, prin ordonanța menționată a fost eliminată din definiția contravenției compararea pericolului social al acesteia cu cel al infracțiunii, iar prin Legea nr.180/2002 s-a introdus precizarea de principiu, conform căreia „legea contravențională apără valorile sociale care nu sunt ocrotite prin legea penală”.

Din acest motiv, sugerăm eliminarea din text a expresiei de mai sus, enunțul urmând a fi următorul:

„Art.58. – Constituie contravenții următoarele fapte:”.

16. La **art.58 lit.g)**, **rândul 2**, pentru corectitudine gramaticală, propunem inserarea prepoziției „în” după cuvântul „înscris”.

17. La **art.59 alin.(3)**, pentru corelare cu dispozițiile stabilite în alin.(1) și (2), sugerăm reformularea textului în modul următor:

„(3) - de la 1.000.000 lei la 3.000.000 lei, fapta prevăzută la art.58 lit.p)”.

Ca observație generală pentru **art.59**, în legătură cu măsurile legale derivând din prevederile Legii nr.384/2004 privind denominarea

monedei naționale, sugerăm înscrierea sumelor prevăzute ca limite a amenzilor în lei RON.

La **art.59 și la art.60**, pentru respectarea normelor de tehnică legislativă, subdiviziunile alineatelor acestui articol se vor marca cu litere mici, iar nu prin semnul grafic (-).

18. La art.61 alin.(3), textul conține o teză neclară, cu privire la posibilitatea înlocuirii plății amenzii cu o sumă egală cu aceasta care se achită direct organismului al cărui agent constatator a aplicat sancțiunea contravențională. Natura contravențională a amenzii impune caracterizarea ei ca atare și plata sumei nu poate fi decât o executare voluntară a sancțiunii. Sugerăm revederea textului.

19. La art.63, pentru utilizarea unui limbaj consacrat în materia contravențiilor, propunem următorul conținut:

„Art.63. - Prevederile prezentei ordonanțe de urgență se completează cu dispozițiile Ordonanței Guvernului nr.2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin legea nr.180/2002, cu modificările și completările ulterioare”.

20. La art.66 alin.(1), considerăm necesar a se preciza actul normativ prin care a fost ratificat, de către România, Tratatul de aderare a României și Bulgariei la Uniunea Europeană.

Prin urmare, propunem, la finalul textului, introducerea sintagmei „,ratificat de România prin Legea nr.157/2005.”

21. La art.69, precizăm faptul că Ordonanța Guvernului nr.56/2002 a fost aprobată cu modificări prin Legea nr.47/2003. Propunem deci modificarea corespunzătoare a textului.

22. Pe planul redactării, în întreg cuprinsul proiectului, se va scrie „prezenta ordonanță de urgență”, iar în cazul trimiterilor la alineate, acestea vor fi făcute prin marcarea cifrelor între paranteze.

PREȘEDINTE

dr. Dragoș ILIESCU

București

Nr. *971/18.02.2001*