

**AVIZ**  
**referitor la propunerea legislativă „Legea  
privind transporturile rutiere”**

Analizând **propunerea legislativă „Legea privind transporturile rutiere”**, transmisă de Secretarul General al Senatului cu adresa nr.BP 204 din 28.04.2005,

**CONSILIUL LEGISLATIV**

În temeiul art.2 alin.1 lit.a) din Legea nr.73/1993, republicată și art.48(2) din Regulamentul de organizare și funcționare a Consiliului Legislativ,

**Avizează favorabil propunerea legislativă**, cu următoarele observații și propuneri:

1. Propunerea legislativă are ca obiect de reglementare transporturile rutiere, vizând în același timp abrogarea Ordonanței Guvernului nr.44/1997 privind transporturile rutiere.

2. În Expunerea de motive se argumentează că elaborarea proiectului a fost determinată, pe de o parte, de necesitatea corelării unor dispoziții ale unor acte normative în vigoare, în materie sau adiacente domeniului supus reglementării și adaptarea acestora la economia de piață a României care reprezintă tendințe de creștere în anumite domenii și implicit cererea de transport, iar pe de altă parte, de necesitatea transpunerii în dreptul intern și în domeniul supus reglementării a unor dispoziții similare reglementate în acte internaționale.

3. Prin obiectul său de reglementare, proiectul de lege face parte din categoria legilor organice, întrucât instituie infracțiuni, fiind incidente prevederile art.73 alin.(3) lit.h).

În aplicarea dispozițiilor art.75 alin.(1) și (3) din Constituția României, republicată, considerăm că prima Cameră sesizată urmează a fi Senatul, iar Camera decizională, Camera Deputaților.

4. Din punct de vedere al dreptului comunitar sunt de arătat următoarele:

Obiectul de reglementare al prezentei propuneri legislative, supuse analizei, îl constituie **crearea cadrului general** pentru organizarea, dezvoltarea durabilă, desfășurarea în condiții de siguranță și protecție a mediului, a **transporturilor rutiere de persoane și mărfuri, precum și a activităților conexe transporturilor**, din perspectiva **necesității de aliniere a legislației naționale la exigențele europene în materie, conform angajamentelor asumate de România în urma finalizării negocierilor de aderare la UE.**

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 - Aproximarea 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 eficientă 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 le comportă activitatea de transport.

Strict cu privire la obiectul de reglementare al prezentei propuneri legislative, 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 problemă a constituit unul dintre aspectele esențiale ale procesului de negociere. Astfel, negocierile asupra **Capitolului 9 - Politica în domeniul transporturilor** au fost deschise în cadrul **Conferinței de Aderare România - Uniunea Europeană din 12 iunie 2001** și au fost închise provizoriu în timpul **Conferinței de Aderare din 9 decembrie 2003**. Potrivit **Documentului de Poziție**, 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. Totodată, România este pregătită să examineze în continuare dezvoltarea **acquis-ului comunitar**, asumându-și obligația de a informa sistematic Conferința pentru Aderare sau Consiliul de Asocieră cu privire la măsurile de implementare adoptate pentru aplicare noului **acquis** sau, dacă va fi cazul, cu privire la dificultățile care ar putea apărea în transpunerea noului **acquis**.

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, odată 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 UE, 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 cele 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**, conexă 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, va **deveni obligatorie de la 1 ianuarie**

2002, urmând ca **armonizarea completă să aibă loc până la data de 31 decembrie 2005.**

O altă problemă 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 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 greutățile 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 UE 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 prezenta propunere legislativă, un demers merit 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 Expunerii de Motive, inițiatorii și-au propus circumscrierea unui **cadru juridic nou, consolidat, modern, 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**, 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 (dec.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** (dec.2005).

În marea lor majoritate, aceste măsuri propuse a fi adoptate până la sfârșitul anului 2005, se regăsesc în cuprinsul proiectului de lege, analizat, termenul de promovare fiind așadar **devansat**, inclusiv sub aspectele de ordin tehnic ale organizării și desfășurării transportului rutier. Mai mult, prezenta propunere legislativă 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** - prin stabilirea principiilor generale, prin reglementarea acordării, suspendării și a retragerii licențelor ori a autorizațiilor de transport, **modalitățile de efectuare a**

**transportului de mărfuri, respectiv a transportului de persoane, eliberarea și evidența documentelor de transport, a legitimațiilor de călătorie, precum și asigurările corespunzătoare activității de transport, după cum și cerințele de siguranță rutieră, respectiv sancțiunile administrativ-contravenționale, corelative săvârșirii unor fapte cu caracter contravențional.**

Sunt reglementate totodată, executarea activităților de transport rutier, a activităților conexe acestora, precum și alte activități tangente, pe baza **contractului de transport public** de mărfuri, respectiv de călători, național și internațional.

Cu toate acestea, dincolo de elementele pozitive ale unui asemenea demers, **ce ține cont și respectă, angajamentele asumate de România în cadrul negocierilor**, considerăm că în absența unor mențiuni exprese, stipulate fie în cadrul Expunerii de Motive, fie în **cuprinsul propunerii legislative**, este dificil a se stabili cu certitudine pe care dintre reglementările europene în materie, inițiatorii și-au propus să le transpună, cu caracter parțial ori integral.

Și această observație se impune a fi făcută cu atât mai mult cu cât, inițiatorii nu au respectat obligația ce le 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**, după modelul următor: „Prezenta/Prezentul ....(se menționează tipul actului normativ) transpune Directiva nr. .../....privind.., publicată în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene (JOCE) nr...../....”. Potrivit alin.(2) al aceluiași articol 43 din Legea nr.24/2000, republicată, 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, inițiatorii propunerii legislative s-au limitat, **în mod necorespunzător**, la a preciza în finalul instrumentului de prezentare că „prevederile proiectului de lege au ținut cont de principiile promovate de directivele și reglementările comunității europene” ori s-au rezumat la identificarea în cuprinsul proiectului a unor acte juridice comunitare care urmează să facă obiectul transpunerii prin intermediul normelor de aplicare a legii, la nivelul legislației secundare, prin Ordinele promovate de către ministrul de resort, o soluție, pe care de asemenea, o apreciem ca **incorectă**.

Totodată, credem că la elaborarea și promovarea acestui demers normativ, inițiatorii ar fi trebuit, în prealabil, să țină cont și de cele mai recente evoluții pe linia adoptării acquis-ului în domeniul transportului rutier

Exemplificăm în acest sens situația când, cu ocazia **Subcomitetului 6 de Asocierie România - Uniunea Europeană**, desfășurat în perioada 25-26 aprilie ac. la București, cu referire la **stadiul adoptării acquis-ului**, partea română a informat Delegația Comisiei Europene, despre **modificarea** Ordinului ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr.1842/2001 pentru aprobarea metodologiei de autorizare și de executare a transportului rutier, operată prin **Ordinul MTCT nr.43/2005**, în virtutea căruia **condiția de onorabilitate**, cerută pentru accesul la profesiunea de transportator public rutier, **este considerată a fi îndeplinită dacă transportatorul, solicitantul licenței de transport, face dovada unui dosar judiciar curat** (prezentarea cazierului judiciar). În același context, **Ordinul MTCT nr.43/2005 elimină condiția privind prezentarea unei recomandări**, opozabilă solicitantului licenței.

Față de cele de mai sus, în pofida observațiilor cu caracter formal, ce se impun totuși a fi avute în vedere de către inițiatori, considerăm că propunerea legislativă, supusă analizei, se constituie într-un demers extrem de necesar, pe deplin justificat, ce are menirea să circumscrie 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 cadrul finalizării negocierilor de aderare la UE, aferente Cap.9 - Politica în domeniul transporturilor.**

5. Menționăm că anterior s-au mai primit spre avizare la Consiliul Legislativ, o inițiativă legislativă având obiect similar de reglementare, înregistrată la Camera Deputaților sub nr.134 din 18 martie 2004 iar la Senat sub nr.164 din 24 martie 2004, constituind obiectul dosarului nr.598/2004 al acestei instituții.

Privitor la acest proiect, Consiliul Legislativ a emis avizul nr. 646 din 14 aprilie 2004, favorabil, cu observații și propuneri.

6. Menționăm că verificând pe site-ul Camerei Deputaților s-a constatat că acest proiect nu a fost încă adoptat de către Parlament, Ordonanța Guvernului nr.44/1997 privind transporturile rutiere, propusă spre abrogare fiind încă în vigoare.

7. Analizând însușirea de către inițiatori a observațiilor transmise anterior cu avizul nr.646 din 14 aprilie 2004, s-a constatat că în **noua formă de redactare a proiectului**, nu au fost preluate toate observațiile și propunerile, reținându-se deci în continuare aspecte ce necesită o revedere a textelor.

8. La titlul proiectului, pentru respectarea regulilor gramaticale, propunem ca acesta să fie redactat, fără a se folosi toate literele cu majuscule, astfel:

„LEGE  
privind transporturile rutiere”

9. Proiectul nu cuprinde formula introductivă constituită din: „Parlamentul României adoptă prezenta lege.”, propunem inserarea acesteia în text.

10. La **art.6 lit.d)**, semnalăm faptul că textul referindu-se la noțiunea de „întreprinderi”, termen care este definit în art.12 pct.25 și care include și referirea la orice persoană fizică ... creează dificultăți de interpretare, deoarece în corelare cu noțiunile prevăzute la pct.54. „Transport în cont propriu” și pct.55. „Transport în interes personal” nu se conturează faptul că în speță este vorba de o situație în care persoana fizică figurează ca subiect de activități economice și deci, este de dorit a se folosi în locul acestei noțiuni, aceea de „operator economic”, care ar urma să fie folosită, primind definiția corespunzătoare. De altfel, eliminarea din rândul 1 a enunțului a locuțiunii „executat de întreprinderi”, rezolvă problema înlăturând orice ambiguitate. Pentru un plus de claritate, în rândul 2 al enunțului ar putea fi înscris după cuvântul „executat” adaosul **”de operatorul de transport”**.

Observația este valabilă pentru toate situațiile din cuprinsul proiectului, acolo unde într-o formă sau alta de exprimare este folosit termenul „întreprindere”.

11. La **alin.(2) al art.7**, pentru redarea integrală a titlului Hotărârii Guvernului nr.1374/2000, la care se face referire, cât și pentru reflectarea evenimentelor legislative suferite de aceasta, recomandăm ca sintagma „Hotărârii Guvernului nr.1374/2000 pentru aprobarea Normelor privind aplicarea etapizată în traficul intern a prevederilor ADR, modificată și completată prin Hotărârea Guvernului nr.258/2004”, să fie înlocuită cu sintagma „Hotărârii Guvernului nr.1374/2000 pentru aprobarea Normelor privind aplicarea etapizată în traficul intern a prevederilor Acordului european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (A.D.R.)

încheiat la Geneva la 30 septembrie 1957, la care România a aderat prin Legea nr.31/1994, **cu modificările și completările ulterioare.**”

La **alin.(4)** al acestui articol, pentru redarea corectă și integrală a titlului Acordului european la care se face referire, și la care România a aderat prin Legea nr.101/1994, este necesar ca sintagma „Acordului european privind lucrul echipajelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (A.E.T.R.), încheiat la Geneva la 1 iulie 1970, la care România a aderat prin legea nr.101/1994”, să fie redată, astfel: „Acordului european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR) încheiat la Geneva la 1 iulie 1970 și Anexele la acest acord, încheiate la Geneva la 1 iulie 1970, la care România a aderat prin Legea nr.101/1994”.

La **alin.(5)**, pentru redarea corectă și integrală a titlului Ordonanței Guvernului nr.86/2001 la care se face trimitere, precum și a evenimentelor legislative suferite de aceasta, este necesar ca sintagma „Ordonanței Guvernului nr.86/2001 privind serviciul de transport public local de călători, aprobată prin Legea nr.284/2002”, să fie redată, astfel: „Ordonanței Guvernului nr.86/2001 privind serviciile regulate de transport public local de călători, aprobată **cu modificări și completări** prin Legea nr.284/2002”.

**12.** La **alin.(2)** și **alin.(3)** ale **art.10**, pentru a asigura claritatea necesară, sugerăm ca textele să fie completate în final cu expresia „emise potrivit art.13”.

**13.** La **pct.4** al **art.12** este necesar ca explicația expresiei „Acordul INTERBUS”, să fie redată corect, astfel: „Acord privind transportul internațional ocazional de călători cu autocarul și autobuzul (Acordul INTERBUS), semnat de România la Bruxelles la 2 octombrie 2000, ratificat prin Legea nr.439/2002”.

La **pct.5 alin.(3)**, menționăm că transportul în picioare nu este admis în cazul transportului public interjudețean sau internațional în transportul public de persoane prin servicii regulate și pentru rațiuni similare, propunem completarea textului și cu aceste situații.

La **pct.6** al **art.12** se impune corectarea erorii de tastare, respectiv, în locul termenului „spație”, trebuie scris „spațiu”, iar în locul termenului „călători”, sugerăm termenul „călătorie”, mai adecvat contextului.

La **pct.7** al **art.12**, sugerăm corectarea erorii de tastare, respectiv înlocuirea verbului „au”, din expresia „unul au mai multe”, cu conjuncția „sau”, adecvată contextului.

14. La **art.13**, recomandăm introducerea în text, pentru a se asigura caracterul unitar al Normelor la care se face referire, după termenul „ordin”, a termenului „comun”.

15. La **lit.b)** a **alin.(3)** al **art.14**, semnalăm că denumirea corectă a celui de-al doilea minister la care se face referire este „Ministerul **Administrației și Internelor**”. Prin urmare, este necesară efectuarea corecturii de rigoare.

Tot la **lit.b)**, pentru rigoarea redactării, recomandăm înlocuirea expresiei „cu activități”, cu expresia „cu atribuții”, mai adecvată contextului.

La **lit.o)** a **alin.(3)** al **aceluiași articol**, potrivit aceleiași motivații de mai sus, recomandăm înlocuirea sintagmei „autorități privind siguranța națională”, prin „autorități cu atribuții în domeniul siguranței naționale”.

16. La **alin.(3)** al **art.21**, în legătură cu stabilirea reprezentativității asocierilor profesionale, patronale sau sindicale, pe plan național, considerăm că aceasta se poate face și pe cale administrativă de către Autoritatea Rutieră Română, competența justiției revenind acesteia, numai în situația în care decizia respectivă este atacată în contencios administrativ. Sugerăm revederea textelor.

La **alin.(4)**, pentru acuratețea redactării, este necesară înlocuirea prepoziției „în”, din expresia „în alin.(2)”, cu prepoziția „la”, adecvată contextului.

La **alin.(5)**, pentru acuratețea redactării, este necesar ca textul să debuteze, astfel:

„Nici o asociație profesională ...”.

17. La **alin.(2)** al **art.26**, pentru redarea corectă a titlului Legii la care se face trimitere, este necesară înlocuirea în titlul acesteia, a termenului „profesionale”, cu termenul „familiale”.

18. La **lit.b)** a **alin.(2)** al **art.32**, sugerăm revederea textului **liniutei a treia care urmează lit.b)**, folosindu-se un text afirmativ și nu negativ.

Observația este valabilă și pentru textul **liniutei a doua a lit.b)** a **alin.(1)** al **art.41**.

Pentru acuratețea textului, sugerăm ca ipoteza care urmează imediat după alin.(4), să fie marcată ca fiind alin.(5), iar enumerarea cu liniuțe din structura acestuia să fie înlocuită cu marcarea realizată prin utilizarea literelor alfabetului românesc, astfel:

„(5) Operatorul de transport rutier trebuie să dispună ...  
a) 6000 euro pentru primul autovehicul ...

- b) 9000 euro pentru primul autovehicul ...
- c) 9000 euro pentru primul autobuz ...”.

Observația privitoare la marcarea cu litere este valabilă și pentru **art.50** și textele marcate cu liniuțe din structura **alin.(3)** și **(4)** ale **art.60**.

**19.** La **lit.a)** a **alin.(1)** al **art.33**, potrivit uzanței normative, întrucât Legea nr.300/2004, este la a doua citare în proiect, este necesar ca potrivit uzanței normative, sintagma „Legii nr.300/2004 privind autorizarea persoanelor fizice și a asociațiilor familiale, care desfășoară activități economice în mod independent”, să fie înlocuită cu expresia „Legii nr.300/2004”.

La **lit.b)** a **alin.(1)** al **art.33**, întrucât Legea nr.507/2002 la care se face referire, a fost abrogată prin Legea nr. 300/2004, citată anterior în proiect, sugerăm revederea normei pentru o reformulare corespunzătoare.

**20.** La **art.38 alin.(3)**, pentru acord gramatical, verbul „se prelungeste” trebuie trecut la forma de plural.

**21.** La **art.39** pentru a asigura textului rigoarea normativă necesară, iar prin conținutul acestuia și armonia cu textele care îl delimitează, sugerăm revederea acestuia.

**22.** La **alin.(2)** al **art.45**, pentru acuratețea textului, sugerăm ca acesta să debuteze, astfel:

„(2) Autobuzele prevăzute la alin. (1) vor fi ...”.

**23.** La **art.47**, sugerăm eliminarea semnului „(1)”, din debutul textului, întrucât acesta conține o singură normă.

**24.** La **alin.(2)** al **art.49** se impune înlocuirea prepoziției „de”, din expresia „de la alin.(1)”, cu termenul „prevăzute”, adecvat contextului.

**25.** La **alin.(3)** al **art.51**, sugerăm revederea dispoziției propuse în ceea ce privește **aspectul formal al suspendărilor**, care este discutabil, aceasta pentru a asigura textului claritatea necesară.

**26.** La **art.53** sugerăm revederea textului întrucât acesta este confuz.

**27.** La **art.67** este necesară corectarea erorii de tastare, respectiv înlocuirea prepoziției „la”, din expresia „la unei licențe”, cu articolul „al”, adecvat contextului.

Corectarea erorii de tastare este valabilă și pentru **alin.(2)** și **(3)** ale **art.69**, unde termenul „Agenție”, trebuie să debuteze cu inițială mică.

**28.** La **art.73 alin.(1)**, cele două alternative (expeditorul sau beneficiarul) nu sunt nici exclusive una de cealaltă, nici copulative, ci, fie una, fie cealaltă, astfel încât pentru rigoare normativă, la **lit.a)** trebuie scris „expeditorul” sau, **după caz** „beneficiarul”, sau la **lit.b)** se va scrie „expeditorului” sau, **după caz** „al beneficiarului”.

**29.** La **art.75 alin.(1)**, pentru corectitudinea expresiei normative, dar mai ales pentru claritate și precizie juridică (este vorba de **răspundere contractuală**), iar pe de altă parte nu există condiția **culpei comune**, atât a intermediarului cât și a prepușilor săi), sugerăm formularea corectă a enunțului, astfel:

„(1) Operatorul pentru servicii de intermediere în transporturi de mărfuri sau persoane, oricare ar fi calitatea sa juridică stabilită în contract, respectiv de mandatar, expeditor, comisionar, concesionar sau alta, răspunde numai pentru cauze dăunate din culpă, imputabile fie lui, fie prepușilor său”.

La **alin.(2)**, al aceluiași text se impune restabilirea acordului gramatical de număr, respectiv „lor” în loc de „săi”, la finele primului rând al enunțului.

De asemenea, pentru rigoare normativă, recomandăm fie înlocuirea corespunzătoare a abrevierii „etc.”, fie eliminarea acesteia.

Observația privitoare la eliminarea abrevierii „etc.”, este valabilă și pentru **art.76**.

**30.** La **art.76**, soluția propusă în legătură cu exonerarea de răspundere pentru faptele subexecutanților transportatorilor sau altor intermediari, cu excepția cazurilor în care o greșeală în alegerea acestora ar putea să fie imputată este generatoare de litigii și contravine principiului răspunderii contractuale care primează în acest caz, față de aceea a răspunderii delictuale, care se propune. Propunem revederea soluției.

**31.** Cu privire la **art.79 alin.(2)**, teza promovată este discutabilă, întrucât excede libertății directe prin nerespectarea termenului expres convenit. Propunem revederea textului.

**32.** Cu referire la dispoziția **art.81 alin.(1)**, în ce privește închirierea unor autobuze sau autocare de către o agenție de turism, (noțiunea de „agenți economici” trebuie înlocuită cu aceea de „operatori economici”) apare discutabilă reglementarea corelativă prevăzută în art.12 pct.17 și art.181 alin.(1) lit.c) prin aceea că această operație juridică se limitează la nepreluarea și a unui conducător auto, care ar putea fi însă delegat pentru perioada respectivă, acesta devenind deci subiect al unui raport de muncă modificat temporar. Sugerăm reflectarea.

**33.** La **art.83 alin.(1)**, întrucât contractul de închiriere este esențialmente „cu titlu oneros”, propunem eliminarea din text a acestei sintagme.



La **alin.(2)**, teza propusă prin corelare cu aceea prevăzută la art.181 alin.(3), sugerăm a fi revăzută, pentru a reliefa conotația juridică necesară, arătându-se implicațiile derivând din contractul de locațiune față de contractul de leasing.

**34.** La **Secțiunea 4**, recomandăm eliminarea termenului „**Secțiunea**”, din sintagma „**Secțiunea 4.1. - Documentele de transport**”, așa cum s-a procedat anterior la Secțiunea 3, întrucât o secțiune nu se poate divide în alte secțiuni.

Observația este valabilă și pentru sintagma „**Secțiunea 4.2. - Efectuarea transporturilor speciale de mărfuri**”, menționată în proiect după art.90.

**35.** La **pag.32** după **art.97**, urmează **art.99**, situație în care este necesară renumerotarea articolelor proiectului.

**36.** La **art.99 alin.(1)**, pentru acuratețea redactării, recomandăm înlocuirea expresiei “fără ca scopul să aibă vreo importanță”, cu expresia “indiferent care este scopul deplasării”, mai adecvată din punct de vedere juridic.

**37.** La **art.102**, pentru acuratețea juridică, pentru a se marca distincția dintre „prestări de servicii” și „formele de organizare administrativă denumite servicii”, propunem înlocuirea termenilor de „serviciile regulate”, „serviciile regulate speciale” și „serviciile ocazionale” cu aceia de „prestări de servicii regulate”, „prestări de servicii regulate speciale” și „prestări de servicii ocazionale”. Recomandarea este pertinentă pentru tot cuprinsul legii.

**38.** La **art.106 alin.(1) lit.a) și b)**, pentru acuratețea textului, sugerăm eliminarea termenilor “respective”, și “respectiv”, care nu se justifică.

**39.** La **art.113 alin.(3)**, pentru acuratețea textului, sugerăm ca expresia de debut “În condiția când”, inadecvată unei norme juridice, să fie înlocuită cu expresia “În situația în care”.

**40.** La **art.118**, pentru rigoarea redactării, propunem ca termenul “graficul”, să fie înlocuit cu expresia “cu graficele”, adecvată contextului.

**41.** La **art.120 alin.(5)**, pentru claritatea normei, sugerăm introducerea în cuprinsul acestuia, după termenul “introdusă”, a prepoziției “în”.

**42.** La **art.127** pentru acuratețea redactării, este necesară înlocuirea expresiei “cel mai optim”, prin termenul “optim”, adecvat contextului.

43. La **art.128**, pentru rigoarea redactării, sugerăm eliminarea prepoziție “în”, din expresia “în care îndeplinesc”, precum și înlocuirea termenului “asigurarea”, cu termenul “asigură”, mai adecvat pentru context.

44. La **art.144 alin.(1)**, este necesară înlocuirea sintagmei “Ministerul de Finanțe” prin denumirea corectă “**Ministerului Finanțelor Publice**”.

45. La **art.148**, cu referire la legitimațiile speciale de călătorie s-a omis faptul că acestea pot fi acordate nu doar unor anumite categorii defavorizate ci și ca o compensație pentru unele activități desfășurate cum ar fi aceea de revoluționar, deținut politic, etc. Solicităm revederea textului.

46. La **art.164**, pentru claritatea redactării, este necesară corectarea erorii de tastare, respectiv înlocuirea cuvântului „car”, prin pronumele relativ „care”.

47. La **art.165**, din considerente de tehnică legislativă, propunem înlocuirea mențiunii „Decretul nr.451 din 20.12.1972”, prin „**Decretul nr.451/1972**”, precum și a mențiunii „Buletinul Oficial nr.145/1972”, prin „**Buletinul Oficial nr.145 din 6 decembrie 1972**”.

48. La **art.168**, ținând cont că potrivit art.31 alin.(4) din Legea nr.590/2003 privind tratatele, printr-un act normativ intern nu se pot modifica prevederile unei convenții la care România este parte - cum este cazul în speță - , propunem să se stabilească pur și simplu limita maximă a despăgubirilor ce pot fi acordate, fără ca prevederea să îmbrace forma modificării Convenției CMR.

49. La **art.175**, propunem ca textul să debuteze, astfel: „În aplicarea prevederilor legii ...”.

50. La **art.181 alin.(1)**, propunem înlocuirea sintagmei „este un contract încheiat” prin „se încheie”, adecvată contextului.

51. La **art.202**, pentru respectarea regulilor de tehnică legislativă, este necesară numerotarea celor două alineate care compun articolul.

52. La **art.207 alin.(7)**, precizăm că denumirea corectă a ordonanței la care se referă textul este „**cu privire la asociații și fundații**”.

Totodată, semnalăm că această ordonanță **încă nu a fost aprobată prin lege**, astfel că expresia „aprobată prin Legea nr.64/2002” este greșit inserată în text.

53. La **Secțiunea 6**, pentru folosirea unui limbaj juridic adecvat, propunem următorul titlu: “**Accidentele de circulație**”.

#### **54. La Capitolul VIII - Contravenții și infracțiuni**

a) Într-o lege care prevede atât contravenții cât și infracțiuni, reglementarea ar trebui să debuteze cu „Infracțiuni” și să continue cu „Contravenții”, prezentate în Secțiuni diferite, dacă legea cuprinde astfel de subdiviziuni ale capitolului.

Prin urmare, **titlul** Capitolului VIII ar trebui modificat în „Infracțiuni și contravenții”.

b) În ce privește **infracțiunile** observăm, mai întâi, că propunerea legislativă face abstracție de faptul că foarte recent, faptele prevăzute în proiect ca infracțiuni, au fost introduse în Codul penal, făcând obiectul art.281<sup>1</sup> cu sancțiuni corelate cu dispozițiile care reglementează stabilirea pedepsei amenzii alternativ cu pedeapsa închisorii. Mai semnalăm că prevăzând aceste infracțiuni în proiect propunerea legislativă nu prevede abrogarea art.281<sup>1</sup> din Codul penal.

În propunerea legislativă, în afara formulei introductive a art.229 care nu joacă nici un rol în contextul reglementării, urmând oricum a fi eliminată, prevede o pedeapsă a închisorii cu limite mai reduse și o pedeapsă a amenzii în limite foarte ridicate, abătându-se de la prevederile art.63 din Codul penal care stabilesc o anumită corespondență între cele două categorii de pedepse. Astfel, potrivit art.281<sup>1</sup> pedeapsa amenzii, alternativă a pedepsei închisorii până la un an este de 3.000.000 lei la 150 milioane lei, în timp ce în propunerea legislativă (fixând pentru 1 euro valoarea de 36.000 lei), limitele amenzii ar fi de la 72.000.000 lei la 216.000.000 lei ceea ce este de natură să creeze dubii în ce privește justetea reglementării din proiectul legii.

Pe de altă parte există îndoieli în ce privește faptul că stabilirea amenzilor cu caracter penal într-o monedă străină poate fi introdusă fără o modificare de principiu a legii penale și că debutul în acest sens ar trebui făcut în materia nerespectării regimului transportului rutier public.

Textul prevăzut la lit.c) din art.229 nu are vreo eficiență normativă, dispozițiile din Codul penal aplicându-se în cazul oricăror alte infracțiuni, chiar dacă lipsește nu astfel de text de trimitere.

#### **55. În ce privește contravențiile**

a) Din formula introductivă a **art.219** din proiect trebuie eliminată ipoteza: „în măsura în care potrivit legii penale acestea nu sunt considerate infracțiuni” ca fiind contrară definiției contravenției din Ordonanța nr.2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor care prevede că fapta descrisă drept contravenție și sancționată

contravențional nu poate fi decât contravenție, nimeni neputând să schimbe, prin interpretare, caracterizarea ei juridică. Aceasta este rațiunea pentru care din definiție a fost eliminată compararea pericolului social al contravenției cu cel al infracțiunii.

b) La **alin.(2)** al **art.220**, sugerăm revederea textului în raport de dispozițiile Ordonanței Guvernului nr.2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.180/2002, cu modificările ulterioare, act normativ în materie care instituie sistemul de sancționare a contravențiilor, pedepsele prevăzute pentru acestea, cât și faptul că amenzile se aplică și se execută în moneda națională.

În raport de dispozițiile Ordonanței Guvernului nr.2/2001, cu modificările și completările ulterioare urmează a fi revăzute și celelalte dispoziții din proiect care instituie contravenții sancționate cu amendă contravențională „constând” în puncte de penalizare, **sistem neagreat** de actul normativ menționat.

c) Sunt unele obiecțiuni și în ce privește modul de descriere al unor fapte sancționate contravențional. Astfel:

-În **art.221 alin.(1)**, dacă textul începe cu „De regulă ...” trebuie reglementată imediat situația care constituie excepția.

În **alin.(2)**, ipoteza persoanei care „se sustrage de la întocmirea procesului verbal de contravenție” excede cadrului legal privind reglementarea regimului juridic al contravențiilor, care prevede procedura urmată de agentul constatator când contravenientul nu este de față la constatarea faptei și la întocmirea actului menționat.

În **art.224 lit.k)**, referirea textului la „conducători auto **necorespunzători**”, este ambiguă, adjectivul pretându-se la interpretări subiective sau abuzive; în același sens referirea din **art.225 lit.a)** la o serie de documente **necorespunzătoare** este imprecisă și ar trebui, de asemenea, revăzută.

-Faptele descrise în **art.225 lit.b)** și **c)** constituie infracțiuni prevăzute în art.288 sau art.229 (în cazul de la lit.b), și infracțiunea prevăzută de art.215 din Codul penal și nu se întrevide vreun motiv, ca în materia transportului rutier public să fie dezincriminate și reglementate ca fapte contravenționale.

La **lit.b)** precizarea „ca măsură complementară” nu este de înțeles dacă, în acest text, nu este prevăzută și o măsură principală.

De asemenea, este necesară înlocuirea mențiunii „art.52 alin.c) și d)”, prin „art.52 **lit.c)** și d)”.

-În **art.226**, în loc de „se consideră” trebuie scris „constituie” și eliminat termenul final „penalizare”, sancțiunile contravenționale nefiind, potrivit legii, penalizări.

-La **art.228**, pentru a asigura normei un caracter complet, sugerăm reformularea, astfel:

„**Art.228.** - În categoria sancțiunilor contravenționale respective pot fi incluse prin hotărâri ale Guvernului și alte cazuri de încălcare a unor prevederi din prezenta lege, menționându-se în mod expres numărul de puncte de penalizare, pentru fiecare dintre ele”.

-La **art.229**, pentru a asigura textului rigoarea normativă necesară, sugerăm ca acesta să debuteze, astfel:

„**Art.229.** - Constituie infracțiuni ...”.

La **lit.a)**, în raport de uzanța folosită în ceea ce privește indicarea pedepselor, sugerăm ca expresia „se pedepsește cu 1 - 6 luni închisoare”, să fie înlocuită cu expresia „se pedepsește cu închisoare de la o lună la 6 luni.

La **lit.b)**, din aceleași considerente, este necesar ca expresia „se pedepsește cu închisoare de la 1 - 3 luni”, să fie înlocuită cu expresia „se pedepsește cu închisoare de la o lună la 3 luni”.

-**Art.230** nu poate figura în proiect după reglementarea infracțiunilor, deoarece tratează probleme aparținând răspunderii contravenționale și deci ar trebui plasat acolo unde își are locul din punct de vedere tematic, probabil după art.227, chiar dacă, după cum s-a propus la pct.1, art.229 (și 229<sup>1</sup>) ar forma conținutul normativ al unei secțiuni a Capitolului VIII.

-La același articol **alin.(1)**, pentru redarea cu exactitate a intervențiilor legislative suferite de Ordonanța Guvernului nr.2/2001, propunem înlocuirea sintagmei „aprobată prin Legea nr.180/2002, cu modificările și completările ulterioare”, prin „aprobată cu **modificări și completări** prin Legea nr.180/2002, cu modificările ulterioare”. În ceea ce privește cuantumul amenzii penale, urmează a se avea în vedere dispozițiile art. 63 din Codul penal, cu modificările și completările ulterioare.

**56.** La **art.231 alin.(1)**, pentru conferirea unei date certe privind intrarea în vigoare a legii, propunem următoarea formulare:

„**Art.231.** - (1) Prezenta lege intră în vigoare la 60 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României”.

La **alin.(2)**, pentru un plus de precizie, propunem înlocuirea sintagmei „Monitorul Oficial” prin „Monitorul Oficial al României”.

Totodată, pentru o exprimare adecvată stilului normativ, propunem înlocuirea sintagmei „Normele de aplicare” prin „Normele **metodologice** de aplicare a prezentei legi”. Facem și precizarea că la reformularea alin. (2) trebuie avute în vedere și prevederile art.238, aceasta pentru eliminarea paralelismelor.

**57.** La **art.234**, sugerăm revederea textului în privința posibilității retragerii licenței de execuție **înainte de intrarea în vigoare a legii** care este cel puțin discutabilă.

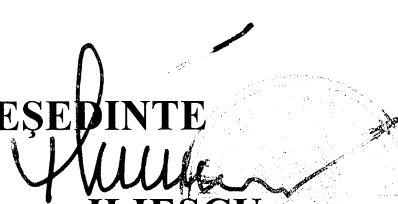
**58.** La **art.235 alin.(1)**, pentru redarea întocmai a intervențiilor legislative suferite de Ordonanța de urgență a Guvernului nr.28/1999, propunem înlocuirea sintagmei “aprobată prin Legea nr.64/2002”, prin “aprobată **cu modificări și completări** prin Legea nr.64/2002”.

**59.** La **art.238**, pentru a-i asigura claritatea necesară, sugerăm reformularea, avându-se în vedere și **alin.(2) al art.231**.

**60.** La **art.239**, pentru completarea normei, sugerăm reformularea, astfel:

„Art.239. - La data intrării în vigoare a prezentei legi se abrogă Ordonanța Guvernului nr.44/1997 privind transporturile publice, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.222 din 21 august 1997, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 105/2002, cu modificările ulterioare, precum și orice alte prevederi contrare”.

PREȘEDINTE

  
dr. Dragoș ILIESCU

București

Nr. 542/16.05.2005