



## **AVIZ**

**referitor la proiectul de Ordonanță privind reglementările referitoare la construirea, întreținerea, repararea și exploatarea căilor ferate, altele decât cele administrate de Compania Națională de Căi Ferate "CFR" - S.A.**

Analizând proiectul de Ordonanță privind reglementările referitoare la construirea, întreținerea, repararea și exploatarea căilor ferate, altele decât cele administrate de Compania Națională de Căi Ferate "CFR" - S.A., transmis de Secretariatul General al Guvernului cu adresa nr.145 din 29.07.2004.

## **CONSILIUL LEGISLATIV**

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

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

1. Proiectul de ordonanță are ca temei art.1 pct.1 poz.24 din Legea nr.291/2004 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe.

2. Cu referire la dispoziția înscrisă în art.6, privind necesitatea în cazul dat, a obținerii "acordului deținătorului", propunem revederea acesteia, deoarece, conceptul juridic "deținător" poate sugera atât pe proprietar, cât și pe chiriașul care exploatează linia feroviară industrială, ambele noțiuni regăsindu-se de altfel în art.11. Or. crearea unei noi articulări de circulație interesează îndeosebi proprietarul. De aceea, trebuie precizat dacă acordul necesar îl privește pe acesta sau eventual și pe chiriaș, în măsura în care noua linie industrială modifică

previziunile economice care au stat la baza încheierii contractului de locațiune.

Observația este pertinentă și în cazul art.8 alin.(2) cu referire la întocmirea Regulamentului Tehnic de Exploatare al unei linii ferate industriale, îndatorire care nu poate lipsi dintre obligațiile proprietarului, interesând însă și pe chiriaș.

3. La alin.(3) al art.11, propunem înlocuirea expresiei “I se interzice” prin “Se interzice”.

4. La art.16 lit.a) “închiderea circulației pe o linie ferată industrială de tranzit” nu poate fi rezultatul unui accept al tuturor “deținătorilor” (în măsura în care aceștia sunt toți chiriași), ci al tuturor proprietarilor liniei ferate respective, care doar aceștia au dreptul de a dispune în ceea ce privește folosința proprietății lor.

Referitor la lit.b), textul ridică două probleme:

1. Închiderea căii ferate poate opera doar în caz de faliment al **proprietarului** acesteia și nu a falimentului unui chiriaș.

2. Nu se înțelege motivul pentru care pentru închiderea căii ferate, în afară de acordul proprietarului acesteia ar trebui și acordul proprietarului terenului pe care este construită calea ferată.

Propunem revederea textului întregului articol.

5. În legătură cu art.18 alin.(1), precizăm că după adoptarea Codului muncii (Legea nr.53/2003) nu se mai poate vorbi de “răspunderea materială”, concept ce trebuie eliminat din text.

6. În articolele a căror nerespectare a fost contravenționalizată în cuprinsul art.19, sunt dispoziții care cuprind o indicație, o facilitate sau o opțiune care nu pot face obiectul contravenționalizării. Astfel, **art.19 alin.(1) lit.b)** ar trebui să se refere doar la **art.11 alin.(1) și (3)** și la **art.12 alin.(1) și (3)**, iar la lit.c), textul ar trebui să se refere doar la **art.14 alin.(1) și (3)**, texte care conțin obligații a căror neîndeplinire poate fi sancționată contravențional.

**Alin.(2) al art.19** este redactat impropriu și fără acuratețea juridică necesară. Textul ar trebui să se refere la **agenții** care au competența să constate contravențiile și să aplice sancțiunile. după modelul din oricare reglementare contravențională, putând fi analizată următoarea formulare:

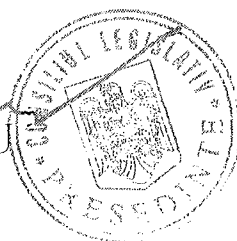
“(2) Contravențiile se constată de persoane cu atribuții de control anume desemnate de Autoritatea Feroviară Română - AFER și care au și competența aplicării sancțiunilor”.

7. **Art.20** nu este necesar și trebuie eliminat din proiect, deoarece limitele amenzii contravenționale nu mai pot fi reevaluate prin hotărâre a Guvernului dacă sunt prevăzute în acte normative de nivel superior acesteia, dat fiind că Legea nr.180/2002 care a aprobat Ordonanța nr.2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor n-a mai menținut textul care prevedea o astfel de posibilitate. Prin urmare, modificarea limitelor amenzilor contravenționale poate fi operată legislativ printr-un act normativ de același nivel sau de nivel superior celui care urmează a fi supus modificării.

8. Din proiect lipsește un text care, urmând reglementării contravențiilor, să prevadă că acestora le sunt aplicabile prevederile Ordonanței nr.2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări prin Legea nr.180/2002, cu modificările și completările ulterioare.

9. Dispoziția art.23 trebuie eliminată, ca fiind de prisos, deoarece, termenul de intrare în vigoare a unei ordonanțe a Guvernului este stabilit prin introducerea art.10<sup>1</sup> în Legea nr.24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, ca urmare a Legii de modificare și completare nr.189/2004.

PREȘEDINTE  
Dragoș ILIESCU



București

Nr. 1257/30.08.2004