



Biroul permanent al Senatului

L 468 / 18.07.2022

Biroul permanent al Senatului

Bp. 351 / 4.07.2022

AVIZ

**referitor la propunerea legislativă pentru modificarea și
completarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011
privind transporturile rutiere**

Analizând propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere (b351/31.05.2022), transmisă de Secretarul General al Senatului cu adresa nr. XXXV/2816/07.06.2022 și înregistrată la Consiliul Legislativ cu nr. D672/8.06.2022,

CONSILIUL LEGISLATIV

În temeiul art. 2 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 73/1993, republicată și al art. 33 alin. (4) din Regulamentul de organizare și funcționare a Consiliului Legislativ,

Avizează negativ propunerea legislativă, pentru următoarele considerente:

1. Propunerea legislativă are ca obiect modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare.

Prin conținutul său, propunerea legislativă face parte din categoria legilor ordinare, prima Cameră sesizată fiind Senatul, în conformitate cu dispozițiile art. 75 alin. (1) din Constituția României, republicată.

2. Precizăm că prin avizul pe care îl emite, Consiliul Legislativ nu se pronunță asupra oportunității soluțiilor legislative preconizate.

3. Ca observație de ordin general asupra soluțiilor preconizate în prezenta propunere, subliniem că, potrivit art. 6 din Legea nr. 24/2000, republicată, cu modificările și completările ulterioare, proiectul de act normativ trebuie să instituie reguli necesare, suficiente

și posibile care să conducă la o cât mai mare stabilitate și eficiență legislativă. De asemenea, soluțiile pe care le cuprinde noua reglementare trebuie să fie temeinic fundamentate, luându-se în considerare interesul social, politica legislativă a statului român și cerințele corelării cu ansamblul reglementărilor interne.

În concordanță cu aceste deziderate, dispozițiile art. 31 din Legea nr. 24/2000, republicată, cu modificările și completările ulterioare, impun ca instrumentul de motivare să prezinte cerințele care reclamă intervenția normativă – cu referire specială la insuficiențele și neconcordanțele reglementărilor în vigoare, principiile de bază și finalitatea reglementării propuse, cu evidențierea elementelor noi – și să cuprindă secțiuni distincte privind impactul financiar asupra bugetului general consolidat, impactul asupra sistemului juridic, subliniind implicațiile asupra legislației în vigoare, consultările derulate în vederea elaborării prezentei propuneri, precum și măsurile de implementare, respectiv modificările instituționale pe care le presupune aplicarea noului act normativ.

4. Pe lângă aspectele menționate mai sus, **semnalăm neconformarea la exigențele de tehnică legislativă referitoare la claritatea, precizia și previzibilitatea reglementării**, diferite texte ale propunerii, așa cum vom arăta în continuare, fiind susceptibile să aducă atingere și **principiului legalității, consacrat la art. 1 alin. (5) din Constituție** - „*În România, respectarea Constituției, a supremației sale și a legilor este obligatorie*”.

În acest context, precizăm că în **Decizia Curții Constituționale nr. 22/2016** s-a statuat că „*una dintre cerințele principiului respectării legilor vizează calitatea actelor normative*”, orice act normativ trebuind „*să îndeplinească anumite condiții calitative, printre acestea numărându-se previzibilitatea, ceea ce presupune că acesta trebuie să fie suficient de clar și precis pentru a putea fi aplicat*” și că „*respectarea prevederilor Legii nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative se constituie într-un veritabil criteriu de constituționalitate prin prisma aplicării art. 1 alin. (5) din Constituție*”.

Precizăm că mai multe texte ale propunerii nu respectă prevederile art. 8 alin. (4) teza I, art. 36 alin. (1) și art. 37 alin. (1) din Legea nr. 24/2000, republicată, cu modificările și completările ulterioare, așa cum vom arăta în cele de mai jos, la pct. 8.

5. Totodată, semnalăm nerespectarea prevederilor **art. 32 din Legea nr. 24/2000**, republicată, cu modificările și completările ulterioare, potrivit căruia „*Documentele de motivare se redactează ... folosindu-se terminologia proiectului de act normativ pe care îl prezintă*”. În acest context, precizăm că între Expunerea de motive și textul propus la pct. 1 al art. I, prin care se intervine asupra art. 3 pct. 4¹ din actul normativ de bază, **nu există concordanță**.

Astfel, dacă la **pct. 1 al art. I din proiect**, cuprinzând textul preconizat pentru art. 3 pct. 4¹, **autoritatea competentă** este definită ca fiind instituția de specialitate a administrației publice centrale, cu competențe în implementarea politicilor și legislației din domeniul transportului rutier, *care se află în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii*, potrivit **instrumentului de prezentare și motivare**, autoritatea publică centrală responsabilă cu implementarea politicilor de transport și infrastructură de transport, adoptate la nivelul Uniunii Europene și al organismelor internaționale *este Ministerul Transporturilor și Infrastructurii*.

De asemenea, acest minister, potrivit Expunerii de motive, „...”, stabilește, la nivel național, politica în domeniul transporturilor și infrastructurii de transport și elaborează strategia și reglementările specifice de dezvoltare și de armonizare ale activităților în cadrul politicii generale a Guvernului, pe domeniile coordonate și îndeplinește rolul de **autoritate de stat**, în domeniul său de activitate”.

Totodată, cu privire la textul propus la **pct. 1 al art. I** pentru art. 3 pct. 4¹, care preconizează introducerea definiției *autorității competente*, semnalăm că, potrivit art. 6 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011, cu modificările și completările ulterioare, „**Ministerul Transporturilor, în calitate de organ de specialitate al administrației publice centrale, autoritate de stat și de reglementare în domeniul transporturilor rutiere, reprezintă, în sensul prezentei ordonanțe, autoritatea competentă**”. Așadar, calitatea de autoritate competentă a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii decurge din calitatea de **autoritate de stat**, invocată **chiar în cadrul documentului de motivare**, precum și din *cea de reglementare în domeniul transporturilor rutiere*.

Referitor la acest aspect, precizăm că în cazul multor norme preconizate a fi modificate prin prezenta propunere legislativă (de la

art. I pct. 2-5), modificarea constă exclusiv în înlocuirea referirii la „autoritatea competentă” cu referirea la „autoritatea competentă din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, deținătoarea Registrului Național ai Cursanților - R.N.C. precum și al sistemului informatic”.

6. De asemenea, expresia „inspector examinator”, propusă a fi definită la textul preconizat, la art. I pct. 1, pentru art. 3 pct. 7¹, prin apartenența acestuia la „personalul de specialitate din cadrul agențiilor teritoriale”, vine în contradicție cu art. 84 din actul normativ de bază, potrivit căruia *„Inspecția și controlul modului de respectare a prevederilor prezentei ordonanțe, inclusiv a prevederilor normelor și reglementărilor prevăzute de aceasta, în ceea ce privește activitatea de pregătire a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere se efectuează de către autoritatea competentă”*.

7. La art. I pct. 5, în legătură cu textul preconizat pentru art. 67 alin. (3), în legătură cu examinările propuse a fi realizate de către personalul propriu al autorității competente din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, care trebuie să fie *„deținători ai diplomelor de licență în domeniul tehnic și cu o vechime de minim 3 ani în domeniu”*, semnalăm că, prin referirea la domeniul tehnic, această condiție referitoare la studii nu este suficientă, fiind necesar ca persoanele care realizează examinarea să aibă pregătire tehnică **de specialitate**.

8. Textul propunerii legislative prezintă deficiențe de redactare, care nu asigură claritatea, precizia și predictibilitatea necesare normelor preconizate, așa cum vom arăta în continuare:

8.1. La art. I pct. 1, referitor la textul propus pentru art. 3 pct. 7¹, semnalăm că, în redactarea propusă, textul, practic, nu definește expresia **„centre de pregătire profesională”**. În plus, semnalăm că prin această denumire, nu este asigurată unitatea terminologică cu alte dispoziții ale actului normativ de bază, care se referă la *„centre de pregătire și perfecționare”* (art. 6 alin. (3) lit. g) și art. 66).

8.2. La art. I pct. 1, referitor la textul propus pentru art. 3 pct. 17¹, prin simpla referire la agențiile teritoriale, textul este neclar, întrucât nu menționează ce fel de agenții teritoriale sunt avute în vedere. Formulăm aceeași observație pentru toate cazurile similare.

8.3. La pct. 6, textul propus pentru art. 67 alin. (7), utilizează sintagma „inspector-examinator de specialitate”, spre deosebire de cel propus, la pct. 1, pentru art. 3 pct. 17¹, care definește expresia „inspector examinador”. Prin urmare, nu este clar dacă cele două expresii desemnează unul și același lucru.

La **alin. (9)**, semnalăm că, potrivit art. 62 din Legea nr. 24/2000, republicată, cu modificările și completările ulterioare, dispozițiile de modificare și de completare se încorporează, de la data intrării lor în vigoare, în actul de bază, identificându-se cu acesta. Deoarece Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 este în vigoare, intervenția legislativă nu se poate materializa în forma propusă de inițiatori, astfel că ar fi fost necesară redarea textului ca dispoziție finală a proiectului, marcată cu cifră romană. Reiterăm observația și pentru **alin. (10)** al aceluiași articol.

În același context, semnalăm că, potrivit textului preconizat pentru **alin. (10)**, termenul de modificare a normelor vizate nu se corelează cu termenul de intrare în vigoare a dispozițiilor enumerate la alin. (9), **normele neputând fi adoptate înaintea acesteia.**

Mai mult decât atât, norma propusă la alin. (10) nu prevede cui îi revine obligația elaborării modificării normelor respective.

8.4. Cu referire la actualul art. II, care dispune republicarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011, semnalăm că aceasta nu poate figura în prezenta propunere legislativă, deoarece ordonanța respectivă nu a fost aprobată prin lege, așa cum cere art. 70 alin. (4) din Legea nr. 24/2000, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

*

* *

Față de cele expuse mai sus, considerăm că propunerea legislativă nu poate fi promovată în forma prezentată.

PREȘEDINTE

Florin IORDACHE



București
Nr. 775/01.07.2022

S. 672

O.G. nr. 27/2011

M. Of. nr. 625/2 sep. 2011

Ordonanță privind transporturile rutiere

- 1 modificări prin** O.U.G. nr. 11/2013 M. Of. nr. 122/5 mar. 2013 *modifică art. 18, art. 19 lit. b) și l), art. 35, art. 40 alin. (1) și (4), art. 41 alin. (3), art. 80;*

Ordonanță de urgență pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere

aprobată cu modificări și L. nr. 109/2014 M. Of. nr. 525/15 iul. 2014 *introduce art. 11_1, alin. (6) la art. 24, alin. (5) la art. 41;*

completări prin *abrogă art. 19 lit. a)*

- 2 modificări prin** L. nr. 109/2014 M. Of. nr. 525/15 iul. 2014 *modifică art. 11_1, art. 24 alin. (6), art. 40 alin. (1) și (4), art. 41 alin. (3), art. 41 alin. (5), art. 80;*

Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 11/2013 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere

introduce lit. a_1) la art. 19, alin. (3) și (4) la art. 67, art. 70_1 și 70_2, alin. (3) la art. 85;

abrogă art. 35 alin. (2), abrogă pct. 2 al art. 1 din O.U.G. nr. 11/2013(cu referire la art. 18) și pct. 4 al art. 1 din O.U.G. nr. 11/2013(cu referire la art. 19 lit. b) și l)

- 3 modificări prin** L. nr. 94/2016 M. Of. nr. 369/13 mai 2016 *introduce lit. p) la art. 11, art. 18_1 și art. 81_1*

Lege pentru completarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere

- 4 completat prin** L. nr. 251/2018 M. Of. nr. 947/9 nov. 2018 *introduce lit. n) la art. 19*

Lege pentru completarea art. 19 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere

- 5 modificări prin** O.U.G. nr. 51/2019 M. Of. nr. 535/28 iun. 2019 *modifică art. 2;*

Ordonanță de urgență pentru modificarea și completarea unor acte normative în domeniul transportului de persoane

respinsă prin L. nr. 34/2020 M. Of. nr. 271/1 apr. 2020 *introduce pct. 6_1 la art. 3, lit. c) la art. 4 pct. 1 subpct. 1 și secțiunea a 5-a cu art. 8_1 la cap. I*

- 6 modificări prin** L. nr. 136/2019 M. Of. nr. 587/17 iul. 2019 *abrogă art. 40 alin.(1), (2) și (4)*

Lege pentru abrogarea alin. (1), (2) și (4) ale art. 40 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, precum și pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 28/1999 privind obligația operatorilor economici de a utiliza aparate de marcat electronice fiscale

- 7 modificări prin** L. nr. 34/2020 M. Of. nr. 271/1 apr. 2020 *respinge O.U.G. nr. 51/2019*

Lege privind respingerea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 51/2019 pentru modificarea și completarea unor acte normative în domeniul transportului de persoane

- 8 modificări prin** O.G. nr. 12/2022 M. Of. nr. 98/31 ian. 2022 *modifică art. 8-10, art. 12-16, art. 21, art. 25 alin. (3), art. 27, art. 29, art. 32 alin. (2), art. 44 alin. (2) și art. 85 alin. (3);*

Ordonanță pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul transporturilor rutiere

introduce art. 46_1;

abrogă art. 11 lit. c)