



ROMÂNIA
CURTEA CONSTITUȚIONALĂ
CABINETUL PREȘEDINTELUI



Palatul Parlamentului
Calcea 13 Septembrie nr. 2, Intrarea B1, Sectorul 5, 050725, București, România
Telefon: (+40-21) 313.25.31 Fax: (+40-21) 312.54.80
Internet: <http://www.ccr.ro>, E-mail: pres@ccr.ro

4/726/26-05-2023

Dosar nr.1259A/2023

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ
REGISTRATURĂ JURISDICTIONALĂ
NR. 3585 / 23 MAY 2023

Domnului
Ion-Marcel CIOLACU
Președintele Camerei Deputaților

ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR
SECRETAR GENERAL
Nr. 2/16890
23 Luna 05 Ziua 24

PARLAMENTUL ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR
PREȘEDINTE
Intrare Nr. 1/2247 MC
20 23 Luna 05 Ziua 23

În conformitate cu dispozițiile art.16 alin.(2) din Legea nr.47/1992 privind organizarea și funcționarea Curții Constituționale, vă trimitem, alăturat, în copie, sesizarea formulată de deputați aparținând Grupului parlamentar al Uniunii Salvați România și de deputați neafiliați, referitoare la neconstituționalitatea Legii pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere (PL-x 12/2023).

Vă adresăm rugămintea de a ne comunica punctul dumneavoastră de vedere până la data de 14 iunie 2023 (inclusiv în format electronic, la adresa de e-mail ccr-pdv@ccr.ro), ținând seama de faptul că dezbaterile Curții Constituționale vor avea loc la data de 28 iunie 2023.

Vă asigurăm, domnule Președinte, de deplina noastră considerație.

Președinte,

Marian ENACHE

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

Dosar nr. 1259A/2023



ROMANIA

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

REGISTRATURĂ JURISDICTIONALĂ

NR. 3579 / 23 MAY 2023

Parlamentul României
Camera Deputaților
Secretar general

București, 23.05.2023
Nr. 2/5250

Domnului

Marian ENACHE
Președintele Curții Constituționale

Stimate domnule Președinte,

În temeiul dispozițiilor art.27 alin.(1) din Legea nr. 47/1992 privind organizarea și funcționarea Curții Constituționale, republicată, vă transmitem, alăturat, sesizarea formulată de deputați aparținând Grupului parlamentar al Uniunii Salvați România și de deputați neafiliați asupra Legii pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.27/2011 privind transporturile rutiere (Plx.12/2023).

Cu deosebită considerație,

SECRETAR GENERAL

SILVIA-CLAUDIA MEHALCEA



PARLAMENTUL ROMÂNIEI
GRUPUL PARLAMENTAR USR
INTRARE/IEȘIRE Nr. 38-16/422
Ziua 23 Luna 05 Anul 2023

PARLAMENTUL ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR
SECRETAR GENERAL
Nr. 2/5250
2023 Luna 05 Ziua 23



Parlamentul României
Camera Deputaților
Grupul parlamentar USR

Către: SECRETARIATUL GENERAL AL CAMEREI DEPUTAȚILOR
Doamnei Silvia-Claudia MIHALCEA

Doamnă Secretar General,

În temeiul art. 146 lit. l) din Constituția României, republicată, precum și ale art. 27 alin. (1) din Legea nr. 47/1992 privind organizarea și funcționarea Curții Constituționale, republicată, cu modificările și completările ulterioare, vă depunem alăturat obiecția de neconstituționalitate a *Legii pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere (Pl-x nr. 12/2023)*, solicitându-vă să o înaintați Curții Constituționale a României, în ziua depunerii.

Cu stimă,

În numele semnatarilor,

Lider Grup USR

Liviu-Ioan MĂȘTEANU



București, 23 mai 2023

Către: **CURTEA CONSTITUȚIONALĂ A ROMÂNIEI**

Domnului Marian ENACHE,

PREȘEDINTELE CURȚII CONSTITUȚIONALE

Domnule Președinte,

În conformitate cu prevederile art. 146 lit. a) din Constituția României, republicată, art. 136 alin. (3) din Regulamentul Camerei Deputaților, precum și ale art. 15 alin. (1) și (2) din Legea nr. 47/1992 privind organizarea și funcționarea Curții Constituționale, republicată, deputații menționați în anexele atașate, formulăm prezenta

OBIECȚIE DE NECONSTITUTIONALITATE

cu privire la **Legea pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere (PI-x nr. 12/2023)**,

pe care o considerăm neconformă cu o serie de articole din Constituția României, solicitând respectuos instanței de contencios constituțional constatarea **neconstituționalității** acestora pentru motivele expuse în continuare.

CUPRINS

- I. SITUAȚIA DE FAPT;**
- II. TEMEIUL CONSTITUȚIONAL;**
- III. MOTIVE DE NECONSTITUȚIONALITATE;**
- IV. CONCLUZII.**

I. SITUAȚIA DE FAPT

Legea care face obiectul prezentei obiecții a fost inițiată în anul 2022, sub denumirea „**Proiect de Lege pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere (Pl-x nr. 12/2023)**” de către 31 deputați și senatori.

Legea votată face parte din categoria **legilor ordinare**.

Conform expunerii de motive, proiectul de lege are ca obiect de reglementare modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011, inițiativa urmărind, potrivit expunerii de motive, liberalizarea transportului rutier de persoane prin servicii regulate interjudețene.

Proiectul de lege votat, Pl-x nr. 12/2023, încalcă flagrant **art. 1 alin (3) și (5), art. 16, art. 45, art. 47, art. 61, art. 75, art. 135 și art. 148** din Constituția României.

II. TEMEIUL CONSTITUȚIONAL

Constituția României

Articolul 1 Statul român

(3) *România este stat de drept, democratic și social, în care demnitatea omului, drepturile și libertățile cetățenilor, libera dezvoltare a personalității umane, dreptatea și pluralismul politic reprezintă valori supreme, în spiritul tradițiilor democratice ale poporului român și idealurilor Revoluției din decembrie 1989, și sunt garantate.*

(5) *În România, respectarea Constituției, a supremației sale și a legilor este obligatorie.*

Articolul 16 Egalitatea în drepturi

(1) *Cetățenii sunt egali în fața legii și a autorităților publice, fără privilegii și fără discriminări.*

(2) *Nimeni nu este mai presus de lege.*

(3) *Funcțiile și demnitățile publice, civile sau militare, pot fi ocupate, în condițiile legii, de persoanele care au cetățenia română și domiciliul în țară. Statul român garantează egalitatea de șanse între femei și bărbați pentru ocuparea acestor funcții și demnități.*

(4) *În condițiile aderării României la Uniunea Europeană, cetățenii Uniunii care îndeplinesc cerințele legii organice au dreptul de a alege și de a fi aleși în autoritățile administrației publice locale.*

Articolul 45 Libertatea economică

Accesul liber al persoanei la o activitate economică, libera inițiativă și exercitarea acestora în condițiile legii sunt garantate.

Articolul 47 Nivelul de trai

(1) Statul este obligat să ia măsuri de dezvoltare economică și de protecție socială, de natură să asigure cetățenilor un nivel de trai decent.

Articolul 61 Rolul și structura

(1) Parlamentul este organul reprezentativ suprem al poporului român și unica autoritate legiuitoare a țării.

Articolul 75 Sesizarea camerelor

(1) Se supun spre dezbateră și adoptare Camerei Deputaților, ca primă Cameră sesizată, proiectele de legi și propunerile legislative pentru ratificarea tratatelor sau a altor acorduri internaționale și a măsurilor legislative ce rezultă din aplicarea acestor tratate sau acorduri, precum și proiectele legilor organice prevăzute la articolul 31 alineatul (5), articolul 40 alineatul (3), articolul 55 alineatul (2), articolul 58 alineatul (3), articolul 73 alineatul (3) literele e), k), l), n), o), articolul 79 alineatul (2), articolul 102 alineatul (3), articolul 105 alineatul (2), articolul 117 alineatul (3), articolul 118 alineatele (2) și (3), articolul 120 alineatul (2), articolul 126 alineatele (4) și (5) și articolul 142 alineatul (5). Celelalte proiecte de legi sau propuneri legislative se supun dezbaterii și adoptării, ca primă Cameră sesizată, Senatului.

(2) Prima Cameră sesizată se pronunță în termen de 45 de zile. Pentru coduri și alte legi de complexitate deosebită termenul este de 60 de zile. În cazul depășirii acestor termene se consideră că proiectele de legi sau propunerile legislative au fost adoptate.

(3) După adoptare sau respingere de către prima Cameră sesizată, proiectul sau propunerea legislativă se trimite celeilalte Camere care va decide definitiv.

(4) În cazul în care prima Cameră sesizată adoptă o prevedere care, potrivit alineatului (1), intră în competența sa decizională, prevederea este definitiv adoptată dacă și cea de-a doua Cameră este de acord. În caz contrar, numai pentru prevederea respectivă, legea se întoarce la prima Cameră sesizată, care va decide definitiv în procedură de urgență.

(5) Dispozițiile alineatului (4) referitoare la întoarcerea legii se aplică în mod

corespunzător și în cazul în care Camera decizională adoptă o prevedere pentru care competența decizională aparține primei Camere.

Articolul 135 Economia

(1) *Economia României este economie de piață, bazată pe libera inițiativă și concurență.*

(2) *Statul trebuie să asigure:*

a) *libertatea comerțului, protecția concurenței loiale, crearea cadrului favorabil pentru valorificarea tuturor factorilor de producție;*

(...)

Articolul 148 Integrarea în Uniunea Europeană

(1) *Aderarea României la tratatele constitutive ale Uniunii Europene, în scopul transferării unor atribuții către instituțiile comunitare, precum și al exercitării în comun cu celelalte state membre a competențelor prevăzute în aceste tratate, se face prin lege adoptată în ședința comună a Camerei Deputaților și Senatului, cu o majoritate de două treimi din numărul deputaților și senatorilor.*

(2) *Ca urmare a aderării, prevederile tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, precum și celelalte reglementări comunitare cu caracter obligatoriu, au prioritate față de dispozițiile contrare din legile interne, cu respectarea prevederilor actului de aderare.*

(3) *Prevederile alineatelor (1) și (2) se aplică, în mod corespunzător, și pentru aderarea la actele de revizuire a tratatelor constitutive ale Uniunii Europene.*

(4) *Parlamentul, Președintele României, Guvernul și autoritatea judecătorească garantează aducerea la îndeplinire a obligațiilor rezultate din actul aderării și din prevederile alineatului (2).*

(5) *Guvernul transmite celor două Camere ale Parlamentului proiectele actelor cu caracter obligatoriu înainte ca acestea să fie supuse aprobării instituțiilor Uniunii Europene.*

III. MOTIVE DE NECONSTITUȚIONALITATE

III.1. Prin conținutul normativ pe care îl cuprinde, *Legea pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere (Pl-x nr. 12/2023)* dedusă controlului de constituționalitate contravine principiilor egalității și celui al libertății economice, astfel cum sunt acestea consacrate prin art. 16, art. 45 și art. 135 alin. (1) și (2) litera a) din Constituția României, republicată.

Textele din legea criticată prin prezenta sesizare care contravin principiilor enunțate mai sus au următorul conținut:

*„Art. 36¹ - (1) Începând cu data de 1 iulie 2023, după expirarea programului de transport interjudețean, orice operator de transport rutier care respectă cerințele prevăzute la art. 3 alin. (1) din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE) poate solicita efectuarea unor servicii regulate, în condiții care asigură menținerea și stimularea concurenței și a unui mediu concurențial normal pe o anumită cursă de pe un traseu interjudețean, **altă decât cursele în cazul cărora au fost eliberate autorizații de transport național de persoane în baza licențelor de traseu valabile până la data de 30 iunie 2023** conform art.III, anexând cererii depuse în vederea emiterii autorizației de transport național de persoane graficul de circulație cu denumirea autogărilor nominalizate, cu specificarea numărului de înmatriculare al autobuzului/autobuzelor necesare efectuării cursei care trebuie să îndeplinească condițiile cumulative prevăzute la art. 42¹ alin. (2).”*

„Art. III.- (1) Cu minimum 30 de zile înainte de data expirării perioadei de valabilitate a licențelor de traseu pentru servicii regulate interjudețene eliberate cu valabilitate până la data de 30 iunie 2023, operatorii de transport vor putea depune cereri de eliberare a autorizațiilor de transport național de persoane în baza licențelor de traseu valabile până la data de 30 iunie 2023, cu respectarea prevederilor art. 42¹ alin. (2) și (3).

(2) Cererile de eliberare vor avea anexate copii ale licenței de traseu și graficului de circulație valabile până la data de 30 iunie 2023, certificate de operatorul de transport rutier care a depus cererea și care este titularul acestora.

(3) Graficele de circulație anexate la cererile de eliberare pot fi actualizate în cazul în care se constată diferențe semnificative în ceea ce privește numărul de kilometri sau denumirea stațiilor.

*(4) **Autorizațiile de transport național de persoane eliberate conform alin. (1) vor avea valabilitate până la data de 31 decembrie 2024.***

Prin Decizia din 27 decembrie 2021 a Consiliului Concurenței, urmare unei investigații care a durat doi ani, privitoare la acte - Ordine ale Ministerului Transporturilor conținând norme de aplicare ale O.U.G. nr. 27/2011, se interzice „sub orice formă” (textual) prelungirea Programului de transport după data de 30.06.2023.

Deși în expunerea de motive a legii criticate prin prezenta sesizare se face referire la Decizia nr. 27 a Consiliului Concurenței, atât în textul propus, cat și în cel votat de Parlament, acesta este desconsiderată în mod flagrant.

Prin decizia arătată, autoritatea națională în domeniul concurenței, instituția care pune în aplicare și asigură respectarea prevederilor naționale, dar și a celor comunitare de concurență se constată, cităm: „încălcarea dispozițiilor art. 8 alin. (1) din Legea concurenței nr. 21/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare, de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin măsurile administrative dispuse prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 980/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, precum și prin emiterea Ordinului ministrului transporturilor nr. 776/2019 pentru prelungirea valabilității Programului de transport interjudețean și a licențelor de traseu, începând cu data de 02.12.2011 (data intrării în vigoare a Ordinului nr. 980/2011) și până în prezent.”

Se impun Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în conformitate cu art. 46 alin. (1) din Legea concurenței, următoarele măsuri:

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii să finalizeze și să pună în consultare publică proiectul unor noi Norme metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere în conținutul cărora să se prevadă criterii de calificare și selecție clare, obiective, nediscriminatorii și proporționale pentru atribuirea serviciilor de transport rutier de persoane prin servicii regulate la nivel interjudețean, fără să se depășească ceea ce este necesar în vederea atingerii obiectivului urmărit prin atribuire.

Pe lângă criteriile tehnice și de calitate pentru mijloace de transport (normele de poluare, nivelul de siguranță în trafic, gradul de confort al autovehiculelor, dotarea cu instalație de aer condiționat, accesibilitate persoane cu dizabilități), în situația în care nu se decide deschiderea completă a pieței, în sensul acordării licențelor de traseu tuturor solicitanților care îndeplinesc criteriile stabilite de autoritate, și sunt acordate exclusivități pe trasee/curse, trebuie ca nivelul tarifului de călătorie practicat pe traseu/km să constituie criteriul de evaluare cu ponderea cea mai mare în cadrul atribuirilor realizate în cadrul Programului de transport interjudețean.

Printre criteriile de calificare sau selecție nu trebuie să se regăsească „vechimea pe traseu”, „structura parcului de vehicule” și nici nu trebuie interzisă participarea operatorilor ce vor presta serviciul de transport interjudețean cu vehicule închiriate. În plus, indiferent de forma de atribuire aleasă, trebuie stipulat faptul că programul interjudețean de transport poate suferi modificări în sensul introducerii de noi curse/trasee/stații etc. sau modificări ale rutelor existente atunci când este în interesul călătorilor, fără a fi necesar acordul operatorului/operatorilor de transport.

De asemenea, se mai cere să se finalizeze documentația de atribuire și să se demareze noua procedură, prin publicarea anunțului de atribuire a serviciilor de transport rutier de persoane prin servicii regulate la nivel interjudețean, fie prin mijloace concurențiale, conform dispozițiilor legislației în domeniul achizițiilor publice; fie prin deschiderea completă a pieței transportului interjudețean, în sensul acordării licențelor de traseu tuturor solicitanților care îndeplinesc criteriile de calificare și selecție și, totodată, respectă condițiile și graficul de circulație stabilite de autoritate, fără a fi acordate exclusivități pe trasee și/sau curse.

Totodată, se impune să fie finalizată noua procedură de atribuire a serviciilor de transport rutier de persoane prin servicii regulate la nivel interjudețean.

Se interzice prelungirea, sub orice formă, a valabilității Programului de transport interjudețean și a licențelor de traseu peste termenul maxim prevăzut în *Ordinul ministrului transporturilor nr. 776/2019 pentru prelungirea valabilității Programului de transport interjudețean și a licențelor de traseu, respectiv 30.06.2023.*

Se recomandă Parlamentului României, Guvernului României și Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în conformitate cu art. 25 alin. (1) lit. j) și m) din Legea concurenței, modificarea prevederilor art. 82 din Ordonanța nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare, după cum urmează:

„Art. 82 Tarifele aferente transportului rutier contra cost se stabilesc liber, pe bază de cerere și ofertă, cu excepția tarifelor percepute călătorilor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate atunci când operatorilor li se acordă exclusivitate pe curse și/sau trasee.

Se recomandă Parlamentului României și Guvernului României, în conformitate cu art. 25 alin. (1) lit. j) și m) din Legea concurenței, să nu mai fie emise acte normative prin care să se prelungească valabilitatea Programelor de transport, indiferent că acestea sunt județene sau interjudețene și, totodată, orice modificare a legislației în domeniul transporturilor să prevadă expres faptul că nivelul tarifelor aplicate de către transportatori pentru efectuarea serviciului de transport local, județean sau interjudețean de persoane prin curse regulate va constitui criteriul principal de atribuire concurențială atunci când operatorilor li se acordă exclusivitate pe curse și/sau trasee.”

Deși Decizia citată a fost de nenumărate ori adusă în discuția parlamentarilor în cadrul parcursului legislativ al proiectului de față, dispozițiile acesteia au fost ignorate.

În punctul de vedere transmis de către Consiliul Concurenței cu privire la PI-x 12/2023 se arată că nu se respectă legislația în domeniul concurenței, respectiv se

prelungeste valabilitatea licențelor actuale cu încă 3 ani (în forma propusă initial) și se consolidează poziția dominantă a operatorilor existenți.

Prin textele criticate, pretinsa liberalizare a transportului rutier de persoane, clamată drept scop al intervenției legislative, se traduce în fapt într-o cosmetizare terminologică, menită să mimeze alinierea legislației la criteriile europene și constituționale ale liberei concurențe. Astfel, se modifică denumirea licenței de traseu, aceasta devenind autorizație de transport, dar deținătorii actuali de licențe sunt favorizați față de noii operatori care nu vor putea solicita autorizații pentru rutele pe care operează deja cei licențiați în prezent.

Prin același punct de vedere al Consiliul Concurenței, instituția competentă arată că intervenția legislativă încalcă legislația în domeniul concurenței, întrucât:

- i) Operatorii actuali vor avea exclusivitate pe cursele operate și
- ii) Actul normativ ar trebui să prevadă reguli clare, anterior autorizării, precum:

- criteriile de calificare pentru obținere autorizații;
- să nu se acorde exclusivități pe trasee/curse;
- să fie prevăzută o perioadă minimă în care operatorul se obligă să presteze serviciul, astfel suportă penalități/pierde garanția;
- să anunțe retragerea cu o perioadă minimă înainte;
- să respecte graficul de circulație;
- să fie stabilite sancțiuni pecuniare clare în caz de nerespectare.

Niciuna dintre aceste exigențe nu a fost satisfăcută prin textul votat de Parlament.

„Conținutul libertății economice este mult mai complex decât începerea propriu-zisă a unei activități economice, deoarece presupune și exercitarea activităților comerciale într-un mediu concurențial nedistorsionat de bariere legale discriminatorii și practici anticoncurențiale, abuzive sau neloiale. „În scopul creării cadrului favorabil pentru valorificarea tuturor factorilor de producție, statul trebuie să susțină o politică concurențială corectă, aceasta jucând un rol esențial în facilitarea liberei circulații a mărfurilor, în stimularea inițiativei participanților la activitatea de comerț, realizând și funcția de garanție a unei economii de piață.” (Decizia Curții Constituționale nr. 230/2007). În speță, statul nu doar că nu asigură mediul concurențial, ci chiar deschide posibilitatea monopolizării pieței de către cei care dețin deja licențele, în detrimentul celorlalți agenți economici.

Din jurisprudența Curții Constituționale rezultă că limitările aduse libertății economice trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- a) să fie nediscriminatorii;

- b) limitarea să fie justificată de un interes general;
- c) limitarea să fie necesară obiectivului urmărit de legiuitor și să fie proporțională cu scopul propus¹.

În speță, nu sunt îndeplinite condițiile referitoare la interesul general și proporționalitatea cu scopul propus. Interesul general este mai degrabă unul particular, unul privat, iar limitarea dreptului și afectarea concurenței nu doar că nu este proporțională cu scopul propus, ci acesta nu există cu desăvârșire.

III. 2. Încălcarea principiului securității juridice - dispozițiile legale nu sunt clare cu privire la regimul juridic al transportului interjudețean.

Încălcarea art. 1 alin. (3) și (5), art. 47 din Constituție referitoare la nivelul de trai decent, art. 16 din Constituție referitor la egalitatea în drepturi și art. 148 din Constituție referitor la respectarea legislației Uniunii Europene.

Transportul de persoane este un domeniu reglementat. Astfel, așa cum rezultă și din punctul de vedere al Consiliului Concurenței, ori avem o liberalizare, ceea ce înseamnă că nu avem restricții de concurență, ori avem un regim juridic în sfera serviciului public - în conformitate cu dispozițiile Codului administrativ referitoare la serviciile publice și cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

Dispozițiile legii atacate creează un regim juridic sui generis, care contravine atât normelor din materia concurenței, cât și principiului securității juridice.

Dispozițiile legii criticate nu permit autorităților publice să facă o evaluare a necesității serviciilor de interes economic general, astfel încât să poată să fie impuse sau contractate obligații de serviciu public. Aparent, legea chiar interzice orice fel de idee de obligații de serviciu public în privința transportului interjudețean. În acest caz, se creează și o discriminare pentru cetățeni, deoarece aceia care beneficiază de infrastructură feroviară vor avea acces la servicii de interes economic general (servicii publice) feroviare, în timp ce aceia care nu au acces la infrastructură feroviară sau aceasta este precară, sunt obligați să folosească transportul interjudețean, în măsura în care există.

Legea nu prevede în niciun caz cum vor fi gestionate rutele nerentabile, astfel încât să se asigure transportul persoanelor aflate în comunități izolate sau care nu au acces la alt tip de infrastructură.

Legea nu stabilește ce se întâmplă în situația în care, prin alte acte normative, sunt stabilite facilități pentru anumite persoane. A se vedea în acest sens *Hotărârea CJUE pronunțată în cauza C-614/20*, care a stabilit că:

“Pentru aceste motive, Curtea (Camera întâi) declară:

¹ A se vedea în acest sens *Constituția României. Comentariu pe articole*, Coordonatori I. Muraru, E.S. Tănăsescu, Editura C.H. Beck, 2008

1) *Articolul 2 litera (e) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2016/2338 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2016, trebuie interpretat în sensul că intră sub incidența noțiunii de „obligatie de serviciu public”, prevăzută la această dispoziție, obligația întreprinderilor care asigură pe teritoriul statului membru în cauză un serviciu public de transport rutier și feroviar, prevăzută într-o dispoziție legislativă națională, de a transporta gratuit și fără a primi o compensație din partea statului anumite categorii de călători, în special copiii de vârstă preșcolară și anumite categorii de persoane cu handicap.*

2) *Articolul 3 alineatul (2) și articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (i) din Regulamentul nr. 1370/2007, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul 2016/2338, trebuie interpretate în sensul că autoritățile competente sunt obligate să acorde întreprinderilor care asigură pe teritoriul statului membru în cauză un serviciu public de transport rutier și feroviar o compensație pentru efectul financiar net, pozitiv sau negativ, exercitat asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de respectarea unei obligații pentru aceste întreprinderi, stabilită printr-o normă generală, de a transporta gratuit anumite categorii de călători, în special copiii de vârstă preșcolară și anumite categorii de persoane cu handicap.*

3) *Articolul 3 alineatul (2) și punctul 2 din anexa la Regulamentul nr. 1370/2007, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul 2016/2338, trebuie interpretate în sensul că compensațiile pentru efectul financiar net, pozitiv sau negativ, exercitat asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de respectarea obligațiilor tarifare stabilite prin intermediul normelor generale, care urmăresc instituirea unor tarife maxime pentru anumite categorii de călători, trebuie acordate în conformitate cu principiile enunțate la articolele 4 și 6 și în anexa la acest regulament, astfel încât să se evite compensarea în exces. Compensația nu poate depăși o sumă care corespunde efectului financiar net echivalent cu totalitatea efectelor, pozitive sau negative, ale conformării cu obligația de serviciu public asupra costurilor și veniturilor operatorului de serviciu public, care se evaluează comparând situația în care obligația de serviciu public este îndeplinită cu situația care ar fi existat dacă obligația nu ar fi fost îndeplinită.”*

Întrucât legea criticată stabilește drepturi exclusive sau restrângerea concurenței, atribuirea unor asemenea drepturi trebuie să se facă prin licitație publică (concesiune de serviciu), în conformitate cu Regulamentul nr. 1370/2007.

Lipsa de precizie a textului, neclaritatea regimului juridic, atrage încălcarea art. 1 alin. (3) și (5), art. 47 din Constituție referitoare la nivelul de trai decent, art. 16

din Constituție referitor la egalitatea în drepturi și art. 148 din Constituție referitor la respectarea legislației Uniunii Europene.

III. 3. Prin conținutul normativ pe care îl cuprinde, Legea pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere (PI-x nr. 12/2023) dedusă controlului de constituționalitate contravine principiului constituțional al bicameralismului Parlamentului României, conform art. 61 alin. (1), coroborat cu art. 75 din Constituția României, republicată.

Respectarea principiului bicameralismului Parlamentului României reprezintă o **condiție extrinsecă de constituționalitate a legilor**, care privește exclusiv modul de adoptare a acestor acte normative, spre deosebire de condițiile intrinseci, care se referă la conformitatea dispozițiilor conținute cu Legea fundamentală.

Principiul bicameralismului nu este enunțat în mod expres prin Constituție, însă rezultă **pe cale de interpretare a art. 61 alin. (1)**, care statuează că Parlamentul este alcătuit din Camera Deputaților și Senat, **coroborat cu art. 75**, care stabilește ordinea sesizării celor două camere pentru dezbateră și adoptarea proiectelor de legi și propunerilor legislative, în funcție de categoriile din care fac parte.

Existența și obligativitatea respectării acestui principiu au fost recunoscute și analizate în repetate rânduri în jurisprudența Curții Constituționale, care a pronunțat atât decizii de admitere (ex. Decizia nr. 472/2008, Decizia nr. 1029/2008, Decizia nr. 710/2009, Decizia nr. 62/2017), cât și decizii de respingere (ex. Decizia nr. 413/2010, Decizia nr. 1533/2011, Decizia nr. 1/2012) a sesizărilor de neconstituționalitate a priori formulate în baza acestuia.

Spre exemplu, în Decizia nr. 710/2009, instanța de contencios constituțional a reținut următoarele: „Potrivit art. 61 din Constituție, *Parlamentul este organul reprezentativ suprem al poporului român și unica autoritate legiuitoare a țării, iar structura sa este bicamerală, fiind alcătuit din Camera Deputaților și Senat. Principiul bicameralismului, astfel consacrat, se reflectă în procedura legislativă prin diviziunea de competențe prevăzută de art. 75 din Legea fundamentală, în cadrul căreia fiecare dintre cele două Camere este, în cazurile expres definite, primă Cameră sesizată sau Cameră decizională. Totodată, ținând seama de indivizibilitatea Parlamentului ca organ reprezentativ suprem al poporului român, Constituția nu permite adoptarea unei legi de către o singură Cameră, fără ca proiectul de lege să fi fost dezbătut și de cealaltă Cameră.*

Art. 75 din Legea fundamentală a introdus, după revizuirea și republicarea acesteia în octombrie 2003, soluția obligativității sesizării, în anumite materii, ca primă

14

Camără, de reflecție, a Senatului, sau, după caz, a Camerei Deputaților și, pe cale de consecință, reglementarea rolului de Camără decizională, pentru anumite materii, a Senatului și, pentru alte materii, a Camerei Deputaților, tocmai pentru a nu a exclude o Camără sau alta din mecanismul legiferării.

Totodată, alin. (4) și (5) ale art. 75 din Constituție prevăd modul de rezolvare a posibilelor „conflicte de competență” între prima Camără sesizată și Camera decizională, dar nu există un text în Constituție care să permită Camerei decizionale să se îndepărteze de la „limitele sesizării” date de soluția adoptată de către prima Camără sesizată.

Așa cum s-a arătat deja, diferențele majore de conținut juridic dintre forma proiectului de lege adoptat de Senat, ca primă Camără sesizată, și a legii adoptate de Camera Deputaților, în calitate de Camără decizională, sunt de natură să încalce principiul bicameralismului, în sensul că forma finală a legii, în redactarea adoptată de Camera decizională, se îndepărtează în mod substanțial de forma adoptată de Camera de reflecție, ceea ce echivalează practic cu excluderea acesteia din urmă de la procesul de legiferare. Or, legea trebuie să fie rezultatul manifestării de voință concordante a ambelor Camere ale Parlamentului.

Este adevărat că în dezbaterile unei inițiative legislative, Camerele au un drept propriu de decizie asupra acesteia, dar principiul bicameralismului nu poate fi respectat decât atât timp cât ambele Camere ale Parlamentului au dezbătut și s-au exprimat cu privire la același conținut și la aceeași formă ale inițiativei legislative. Astfel, simpla adăugare în raport a observației conform căreia o parte din amendamente au fost adăugate „în urma observațiilor și propunerilor echipei OCDE” nu schimbă obligația constituțională privind activitatea de legiferare ca ambele camere să dezbată și să se exprime cu privire la soluțiile normative găsite, câtă vreme sunt îndeplinite cele 2 criterii esențiale, expres menționate în jurisprudența Curții pentru întoarcerea legii la prima cameră sesizată.

Tot pe cale jurisprudențială, Curtea Constituțională a stabilit două criterii esențiale pentru a se determina cazurile în care, prin procedura legislativă se încalcă principiul bicameralismului: pe de o parte, existența unor deosebiri majore de conținut juridic între formele adoptate de cele două Camere ale Parlamentului și, pe de altă parte, existența unei configurații semnificativ diferite între formele adoptate de cele două Camere ale Parlamentului. Întrunirea cumulativă a celor două criterii este de natură a afecta principiul constituțional care guvernează activitatea de legiferare a Parlamentului, plasând pe o poziție privilegiată Camera decizională, cu eliminarea, în fapt, a primei Camere sesizate din procesul legislativ.

Raportat la prezenta cauză, fără a nega dreptul Camerei decizionale de a adopta proiecte de lege în forme ușor diferite de cele adoptate sau respinse în Camera de reflecție, aspect esențial al sistemului bicameralismului imperfect la care legiuitorul constituțional a recurs prin revizuirea Legii fundamentale din anul 2003, compararea celor două versiuni relevă nu doar faptul că, la Camera Deputaților, în calitate de cameră decizională, au fost adoptate 17 amendamente care nu au fost puse și în discuția Senatului și care au condus la o configurație diferită semnificativ între formele adoptate de cele două Camere ale Parlamentului, ci chiar că au fost discutate 2 proiecte de lege total diferite din perspectiva conținutului!

Astfel, la Camera Deputaților, prin cele 17 amendamente admise care au fost aduse s-a schimbat însăși esența actului normativ, eliminându-se Senatul din procesul legislativ. Soluția constituțională pentru această situație era expres precizată în Constituție, respectiv întoarcerea proiectului la Senat pentru discutarea amendamentelor aduse la Camera Deputaților, traseu constituțional care nu s-a întâmplat.

Neconstituționalitatea derivă inclusiv din faptul că în forma adoptată de camera decizională a fost eliminat art. 37ind.1 alin. (2), conform căruia, „(2) Termenul de licență de traseu prevăzut în Hotărârea Guvernului nr. 69/2012 privind stabilirea încălcărilor cu caracter contravențional ale prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1.071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului, ale Regulamentului (CE) nr. 1.072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri, ale Regulamentului (CE) nr. 1.073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 și ale Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere și ale normelor de aplicare a acestora, precum și a sancțiunilor contravenționale și a altor măsuri aferente aplicabile în cazul constatării încălcărilor, cu modificările și completările este asimilat autorizației de transport persoane național.”

Motivându-se faptul că, pentru consecvență legislativă toate aspectele ce țin de nerespectarea dispozițiilor legale și regimul sancționator, să fie reglementate printr-un singur act normativ și conform art. 85, sancțiunile se stabilesc prin hotărâre a Guvernului (în speta H.G. 69/2012), rămân neacoperite de către prezenta lege și nesancționate încălcări aferente actului normativ în speță.

Astfel, compararea celor două versiuni relevă faptul că, la Camera Deputaților, în calitate de cameră decizională, amendamentele adoptate conțin nu doar deosebiri majore de conținut juridic între formele adoptate, ce duc la configurații semnificativ diferite între formele adoptate de cele două Camere ale Parlamentului, ci legea adoptată de Camera Deputaților este o cu totul altă lege decât cea adoptată de către Senat.

IV. CONCLUZII.

În considerarea tuturor argumentelor expuse, vă solicităm respectuos admiterea prezentei obiecții de neconstituționalitate a Legii pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere (Pl-x nr. 12/2023).

ANEXE

- *Legea pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere (Pl-x nr. 12/2023), în forma pentru promulgare;*

- *Decizia din 27 decembrie 2021 a Consiliului Concurenței.*

stare

Obiecție de neconstituționalitate a Legii pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011
privind transporturile rutiere (Pl-x nr. 12/2023)

Nr	Numele si Prenumele	partid	semnatura
1	Apostol Alin-Gabriel	USR	
2	Badea Mihai-Alexandru	USR	
3	Băltărețu Viorel	USR	
4	Barna Ilie Dan	USR	
5	Benga Tudor	Independent	
6	Berescu Monica-Elena	USR	
7	Blaga Daniel-Codruț	USR	
8	Botez Mihai-Cătălin	USR	
9	Bulai Iulian	USR	
10	Buzoianu Diana-Anda	USR	
11	Chichirău Cosette-Paula	USR	
12	Ciornei Radu Tudor	USR	
13	Cristian Brian	USR	
14	Dehelean Silviu	USR	
15	Drancă Andrei-Iulian	USR	
16	Drulă Cătălin	USR	
17	Fălcoi Nicu	USR	
18	Giurgiu Adrian	USR	
19	Hangan Pollyanna-Hanellore	USR	
20	Havârneanu Filip	USR	
21	Ilie Victor	USR	

Obiecție de neconstituționalitate a Legii pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011
privind transporturile rutiere (Pl-x nr. 12/2023)

Nr	Numele si Prenumele	partid	semnatura
22	Ion Stelian-Cristian	USR	
23	Lazăr Ion-Marian	USR	
24	Lazăr Teodor	USR	
25	Lőrincz Ștefan-Iulian	USR	
26	Miftode Andrei Marius	USR	
27	Miruță Radu-Dinel	USR	
28	Molnar Radu-Iulian	USR	
29	Moșteanu Liviu-Ionuț	USR	
30	Murariu Oana	USR	
31	Năsui Claudiu-Iulius-Gavril	USR	
32	Neagu Denisa-Elena	USR	
33	Panait Radu	USR	
34	Popescu Mihai-Laurențiu	USR	
35	Pop Tudor Rareș	USR	
36	Prună Cristina-Mădălina	USR	
37	Rodeanu Bogdan-Ionel	USR	
38	Seidler Cristian-Gabriel	USR	
39	Stoica Diana	USR	
40	Terente Eugen	USR	
41	Todosiu Benjamin	USR	
42	Țoiu Oana-Silvia	USR	
43	Ungureanu Emanuel-Dumitru	USR	
44	Wiener Adrian	USR	

.....
 OBIECȚIE DE NECONȘTIINȚĂ LA A LEGII PENTRU MODIFICAREA
 S' COMPLETAREA ORDONANȚEI GUVERNULUI NR. 27/2011 PRIVIND
 TRANSPORTURILE PUNERE (PL-X NR. 12/2023)

Nr.	Nume și prenume	Deputați	Semnatura
1	CARDOVIC OROBAN	GDID/NEAFILIA	
2	Antonel IONAR	GDID/NEAFILIA	
3	GEORGE IONESCU	GDID/NEAFILIA	
4	CLAUDIU CHIRIA	GDID/NEAFILIA	
5	Rusu Daniel Cluc	GDID/NEAFILIA	
6	FLAIASU GABRIEL	GDID/NEAFILIA	
7	DANCA IONEL	GDID/NEAFILIA	
8	Kecsis ALEXANDRU	GDID/NEAFILIA	
9	BOLA BOGDAN	GDID/NEAFILIA	
10	MILUTESCU CHE. ADRIAN	GDID/NEAFILIA	
11	SOVAILA CĂTIN	GDID/NEAFILIA	
12	Stefan Ion	GDID/NEAFILIA	
13.	Violeta Alexandra	NEAFILIA	