



AVIZ

referitor la propunerea legislativă „Lege pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.43/1997 privind regimul drumurilor și a Ordonanței de urgență nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, precum și pentru completarea Legii nr.255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local”

Analizând propunerea legislativă „Lege pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.43/1997 privind regimul drumurilor și a Ordonanței de urgență nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, precum și pentru completarea Legii nr.255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local” (b120/31.03.2021), transmisă de Secretarul General al Senatului cu adresa nr.XXXV/1942/07.04.2021 și înregistrată la Consiliul Legislativ cu nr.D256/07.04.2021,

CONSILIUL LEGISLATIV

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

Avizează favorabil propunerea legislativă, cu următoarele observații și propuneri:

1. Prezenta propunere legislativă are ca obiect de reglementare modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și a Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, precum și completarea Legii nr.255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, cu modificările și completările ulterioare.

**CONFORM CU
ORIGINALUL**

Intervențiile legislative au ca scop crearea unui cadru legislativ pentru construcția unei rețele de drumuri pentru cicliști pentru distanțe mai lungi.

Prin conținutul său normativ, propunerea legislativă se încadrează în categoria legilor ordinare, iar în aplicarea prevederilor art.75 alin.(1) din Constituția României, republicată, prima Cameră sesizată este Senatul.

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

3. În situația în care propunerea legislativă are implicații asupra bugetului de stat, este obligatorie solicitarea unei informări din partea Guvernului, în conformitate cu dispozițiile art.111 alin.(1) din Constituție.

De altfel, apreciem că trebuie respectate atât prevederile art.15 din Legea responsabilității fiscal-bugetare nr.69/2010, republicată, cât și prevederile art.33 din Legea nr.24/2000, republicată, cu modificările și completările ulterioare, care reglementează obligativitatea efectuării studiului de impact.

Totodată, inițiatorii trebuie să prezinte fișa financiară prevăzută la art.15 din Legea nr.500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare.

În acest sens, precizăm că, prin Decizia nr.331/2019, Curtea Constituțională a admis obiecția de neconstituționalitate, constatând că Legea pentru modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.74/2013 privind unele măsuri pentru îmbunătățirea și reorganizarea activității Agenției Naționale de Administrare Fiscală, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, este neconstituțională, în ansamblul său.

În motivarea deciziei, Curtea a reținut că *„lipsind fișa financiară (inițială și reactualizată) nu se poate trage decât concluzia că la adoptarea legii s-a avut în vedere o sursă de finanțare incertă, generală și lipsită de un caracter obiectiv și efectiv, nefiind așadar reală”*.

4. Ținând seama de obiectul de reglementare, respectiv crearea unui cadru legislativ pentru construcția unei rețele de drumuri pentru cicliști pentru distanțe mai lungi, precum și de consecințele actului normativ propus, apreciem că ar fi necesară consultarea, după caz, a instituțiilor implicate în activitatea de construcție, administrare și întreținere a infrastructurii naționale de drumuri, cum sunt: Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, Ministerul Transporturilor și

Infrastructurii, precum și cele două unități aflate sub autoritatea acestuia, respectiv: Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere – S.A. și Compania Națională de Investiții Rutiere – S.A.

În acest sens, menționăm că dispozițiile art.31 din Legea nr.24/2000 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, subliniind implicațiile asupra legislației în vigoare, **consultările derulate în vederea elaborării proiectului**, precum și măsurile de implementare, respectiv modificările instituționale pe care le presupune aplicarea noului act normativ.

În plus, cu privire la aserțiunea din Expunerea de motive, conform căreia *„Propunerea legislativă completează noțiunea de „pistă de bicicletă”, amenajată în ampriza străzilor din localități, cu cea de „drum pentru cicliști/bicicliști”, drum public special destinat circulației bicicliștilor, urmând traseul drumurilor publice deja existente sau complet separate, pe rute proprii între localități”*, opinăm că o noțiune deja existentă nu poate fi completată printr-o altă noțiune.

5. Din perspectiva soluției legislative preconizate, având în vedere că drumurile pentru cicliști, propuse a fi înființate, sunt *„căi de comunicație terestră din interiorul sau exteriorul localităților, proiectate și construite special pentru circulația cicliștilor, al căror traseu poate fi identic sau diferit cu cel al drumurilor existente în zonă”*, astfel cum se propun a fi definite la **pct.2 al art.I**, în textul formulat pentru **art.2 alin.(3¹)**, este de analizat dacă drumurile pentru cicliști pot fi considerate părți componente ale unui drum, așa cum se preconizează la **pct.1 al art.I**, în textul formulat pentru **art.2 alin.(3)**.

În cazul în care traseul unui drum pentru cicliști este diferit de cel al drumurilor existente în zonă, fiind deci o cale de comunicație de sine stătătoare, semnalăm că *cele două norme de mai sus sunt în contradicție*, motiv pentru care este necesară reanalizarea și reconsiderarea acestora.

De asemenea, semnalăm că, în acord cu rigorile normelor de tehnică legislativă, soluția propusă trebuie corelată cu restul actului normativ de bază. Astfel, este de analizat dacă nu ar trebui modificate în mod corespunzător și **alin.(2) și (6) ale art.19**. Precizăm că alin.(2) vizează amenajarea de piste pentru cicliști, în timp ce alin.(6) se referă la extinderea intravilanului localității în lungul drumului național prin realizarea de drumuri colectoare, care să fie prevăzute cu facilități și pentru bicicliști.

6. Sub rezerva celor de mai sus, la actuala formă, se rețin următoarele observații de redactare și de tehnică legislativă:

a) La titlu, pentru a respecta dispozițiile art.41 alin.(1) din Legea nr.24/2000, republicată, cu modificările și completările ulterioare, propunem reformularea acestuia, astfel:

„Lege pentru modificarea și completarea unor acte normative”.

b) La partea introductivă a art.I, deoarece Ordonanța Guvernului nr.43/1997 a mai suferit intervenții legislative ulterioare republicării, pentru o informare legislativă completă, este necesară inserarea sintagmei „cu modificările și completările ulterioare”, după datele de identificare ale acesteia.

c) Referitor la părțile de debut ale pct.1-5 ale art.I, este necesară reformularea textelor, potrivit exigențelor tehnicii legislative, după cum urmează:

„1. La articolul 2 alineatul (3) se modifică...

2. La articolul 2, după alineatul (3) ...

3. La articolul 6, după alineatul (3)...

4. La articolul 7, după alineatul (1)...

5. La articolul 8 alineatul (1), după litera c)..."

La pct.3, în ceea ce privește inserarea unui nou alineat în cuprinsul art.6, marcat cu cifra „(4)”, semnalăm că acest element structural există deja în cadrul art.6, astfel că este necesară revederea soluției propuse și implementarea corespunzătoare a acesteia în structura deja existentă a actului normativ de bază.

Referitor la pct.5, pentru o identificare corectă și completă a poziționării noului element structural, respectiv a lit.d) în cadrul art.8, este necesară reformularea debutului părții dispozitive, sub forma redată supra, prin inserarea expresiei „alineatul (1)”.

d) Referitor la textul propus la pct.2 al art.I pentru art.2 alin.(3²), pentru fluenta exprimării, este necesară inserarea conjuncției „și” înaintea verbului „vor avea”.

e) Pentru corectitudine în reglementare, precum și pentru un spor de claritate normativă, în ceea ce privește textul propus la pct.2 al art.I pentru art.2 alin.(3³), propunem ca acesta să fie reformulat, astfel:

„(3³) Dispozițiile prezentei ordonanțe, privind proiectarea, execuția, exploatarea și semnalizarea drumurilor se vor aplica în mod corespunzător și în cazul drumurilor pentru cicliști”.

f) La **art.II**, la **debutul părții introductive**, pentru suplețea proiectului, deoarece intervențiile propuse au ca obiect același element structural, respectiv art.6 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, este necesară reformularea textului, astfel:

„Art.II. - **Articolul 6** din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 ...”.

De asemenea, **părțile dispozitive ale pct.1 și 2** se vor reda după cum urmează:

„1. După punctul 14 se introduce un nou punct....

2. Punctul 25 se modifică și.....”.

g) La **art.III**, **partea de debut a părții dispozitive** se va reda sub forma „Art.III. - **La articolul 2 alineatul (1)** ...”.

h) Referitor la **art.IV**, semnalăm că textul propus pentru art.2 alin.(3³) de la pct.2 al art.I, astfel cum a fost propus a fi reformulat la lit.e) din prezentul punct al avizului, vizează faptul că dispozițiile actului normativ amendat, privind **proiectarea, execuția**, exploatarea și semnalizarea drumurilor se vor aplica în mod corespunzător și în cazul drumurilor pentru cicliști.

Pe cale de consecință, este de analizat dacă se mai justifică prezența art.IV în cuprinsul proiectului.

i) Având în vedere intervențiile legislative extinse aduse asupra celor trei acte normative, cumulate și cu cele aduse prin prezentul proiect, considerăm că este necesară inserarea a trei articole distincte prin care să se dispună republicările celor trei acte normative avute în vedere.

PREȘEDINTE
Florin IORDACHE



București

Nr. 281 / 5.05.2021