



CONSILIUL LEGISLATIV

AVIZ
**referitor la proiectul ORDONANȚĂ pentru
modificarea și completarea unor acte normative
din domeniul transportului rutier**

Analizând proiectul de **ORDONANȚĂ pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul transportului rutier**, transmis de Secretariatul General al Guvernului cu adresa nr. 15 din 30.01.2025 și înregistrat la Consiliul Legislativ cu nr. D30/30.01.2025,

CONSILIUL LEGISLATIV

În temeiul art. 2 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 73/1993, republicată, și al art. 29 alin. (3) 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 obiect de reglementare potrivit Notei de fundamentare, modificarea și completarea unor acte normative din domeniul transportului rutier, în sensul clarificării anumitor aspecte privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, verificarea aparatelor de înregistrare a perioadelor de conducere, pauzelor și a perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto, precum și finanțarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier.

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

3. La **art. I**, reținem următoarele observații și propuneri:

3.1. La **partea dispozitivă a art. I**, pentru o informare completă asupra Ordonanței Guvernului nr. 37/2007, înaintea sintagmei „cu

modificările și completările ulterioare” se va introduce sintagma „aprobată cu modificări prin Legea nr. 371/2007”.

3.2. La **pct. 1**, ca observație de ordin general, apreciem că, pentru o transpunere completă a Anexei III la Directiva delegată (UE) 2024/846, este necesară inserarea unei noi litere prin care să fie stabilit drept contravenție și refuzul conducătorului auto de a se supune controlului astfel cum este prevăzut la pct. 2 grupa de încălcări I – „Punerea la dispoziție a informațiilor”, tipul de încălcare I5 din anexă.

Pentru același motiv, pentru transpunerea integrală a Anexei III la Directiva delegată (UE) 2024/846, respectiv a pct. 1 tipul de încălcare A1, este de analizat dacă nu este necesară stabilirea drept contravenție și a faptei de nerespectare a vârstei minime a conducătorilor auto conform art. 5 alin. (1) din Regulamentul (CE) 561/2006.

3.3. La **pct. 1**, referitor la **art. 8 alin. (1) lit. g) și h)**, semnalăm că, prin modul de redactare, normele instituie soluții legislative prin care se încalcă prezumția de nevinovăție, consacrată de art. 23 alin. (11) din Constituție. Avem în vedere faptul că textele stabilesc drept contravenție conducerea cu card de conducător auto cu privire la care **există indicii** că a fost obținut pe baza unor declarații false și/sau documente falsificate, respectiv cu privire la care **există indicii** că a fost falsificat. Prin urmare, răspunderea contravențională devine incidentă ca urmare a existenței unor „indicii” cu privire la o anumită situație ilegală, și nu ca urmare a săvârșirii unei fapte cu vinovăție, așa cum impune art. 1 din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001, potrivit căruia contravenția este **fapta săvârșită cu vinovăție** stabilită și sancționată prin anumite categorii de acte normative.

În plus, textele propuse sunt în dezacord cu normele cuprinse în art. 26 alin. (7) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, care se referă la situațiile în care autoritatea competentă a unui stat membru constată că un card de conducător auto **a fost falsificat** sau a fost obținut pe baza unor **declarații false și/sau a unor documente falsificate**, și nu, așa cum se prevede în textele propuse, la situațiile în care există doar **indicii** referitoare la respectivele falsificări.

Este necesară, de aceea, reanalizarea normelor sub aceste aspecte.

3.4. La **pct. 1**, la textul propus pentru **art. 8 alin. (2) lit. c)** pentru transpunerea corectă a dispozițiilor din Anexa III la Directiva delegată (UE) 2024/846, prevăzute la pct. 1 grupa de încălcări B – „Perioadele de conducere”, tipul de încălcare B11, referitoare la depășirea duratei de conducere săptămânale prin încadrarea în intervalele de timp $65h \leq \dots < 70h$,

este necesară înlocuirea sintagmei „dar nu cu mai mult de 14 ore” cu expresia „dar **mai puțin de 14 ore**”.

Referitor la textul propus pentru **lit. d)**, pentru a se evita o transpunere defectuoasă a dispozițiilor din Anexa III la Directiva delegată (UE) 2024/846, prevăzute la pct. 1 grupa de încălcări B – „Perioadele de conducere”, tipul de încălcare B15, referitoare la depășirea duratei maxime totale de conducere în 2 săptămâni consecutive prin încadrarea în intervalele de timp $105h \leq \dots < 112h30$, este necesară înlocuirea sintagmei „dar nu cu mai mult de 22,5 ore” cu expresia „dar **mai puțin de 22,5 ore**”.

La textul propus pentru **lit. j)**, pentru respectarea terminologiei folosite în art. 4 lit. h) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului, sintagma „repausului săptămânal redus” se va înlocui prin sintagma „**perioadei de repaus săptămânal redusă**”.

La textul propus pentru **lit. k)**, din aceleași considerente, expresia „repausului săptămânal normal” se va înlocui prin sintagma „**perioadei de repaus săptămânal normală**”.

Observațiile sunt valabile și pentru **art. 8 alin. (3) lit. j) și k)**, **alin. (4) lit. j) și k)**, precum și pentru toate situațiile similare.

La textul propus pentru **alin. (2) lit. m)**, semnalăm că nici actul de bază, nici Regulamentul (CE) nr. 561/2006 **nu folosesc termenul „compensare”**, ultimul utilizând doar termenii și expresiile „compensație”, „sistem de compensație”, „luată în compensație” și „al repausului compensatoriu”, pentru respectarea principiului legalității sub aspectul predictibilității normelor, precum și a principiului priorității dreptului Uniunii Europene, în acord cu prevederile art. 148 alin. (2) din Constituție, fiind necesară realizarea unității terminologice cu regulamentul menționat.

Totodată, pentru precizia normei, este necesar a se clarifica dacă prin termenul „prevederilor” sunt vizate prevederi contractuale sau dispoziții legale, în ultimul caz urmând a se trimite în mod expres la normele vizate, în acord cu prevederile art. 50 alin. (2) din Legea nr. 24/2000, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

De asemenea, pentru corelarea cu prevederile din Anexa III la Directiva delegată (UE) 2024/846, prevăzute la pct. 1 grupa de încălcări D – „Perioade de repaus”, tipul de încălcare D22, și, totodată, pentru a se evita transpunerea eronată a normei, sintagma „efectuării perioadelor de repaus săptămânal reduse” se va înlocui prin sintagma „efectuării a două perioade reduse de repaus săptămânal consecutive”.

La **lit. o)**, pentru corelarea cu textul Directivei delegate (UE) 2024/846, expresia „perioada precedentă de repaus normală” se va înlocui prin sintagma „perioada precedentă de repaus săptămânal normală”.

Observația este valabilă, în mod corespunzător, și pentru **lit. n)** de la **alin. (3)**.

La **lit. q)**, pentru unitate redacțională și pentru un spor de rigoare, se va face trimitere la „art. 8 alin. (6a) **lit. (d)** din Regulamentul (CE) nr. 561/2006”.

La **lit. s)**, semnalăm că prin utilizarea sintagmei „de natură să periclitizeze siguranța rutieră și/sau să încurajeze încălcarea prevederilor Regulamentului ...” nu sunt îndeplinite condițiile de claritate, previzibilitate și accesibilitate, întrucât nu se înțelege care este fapta care constituie contravenție.

La **lit. w)**, este de analizat dacă, în corelare cu **lit. x)**, din care rezultă că echipamentul/aparatura de înregistrare poate fi totuși reparat/ă în termen de 7 zile de la constatarea defecțiunii, nu ar trebui ca textul să prevadă, de asemenea, un termen de grație pentru repararea respectivelor deficiențe.

La **lit. y)**, pentru o aplicare corectă a dispozițiilor Anexei III pct. 2 grupa de încălcări H – „Utilizarea tahografului, a cardului de conducător auto sau a foii de înregistrare”, tipul de încălcare H7 din Directiva delegată (UE) 2024/846, sintagma „art. 32 alin. (1) sau ale art. 33 alin. (1)” se va înlocui prin sintagma „art. 32 alin. (1) și ale art. 33 alin. (1)”.

3.5. La **pct. 1**, în textul propus pentru **art. 8 alin. (3) lit. o)**, pentru rigoare normativă, se va face trimitere la „art. 8 alin. (6a) **lit. (b) pct. (ii)** din Regulamentul (CE) nr. 561/2006”.

Din aceleași considerente, la **lit. p)**, se va face referire la „art. 8 alin. (6a) **lit. (d)** din Regulamentul (CE) nr. 561/2006”.

3.6. La **pct. 1**, în textul propus pentru **art. 8 alin. (4) lit. o)** din proiect, se va face trimitere la „art. 8 alin. (6a) **lit. (b) pct. (ii)** din Regulamentul (CE) nr. 561/2006”.

3.7. La **partea dispozitivă a pct. 3**, pentru rigoarea redactării, termenul „alineatele” se va scrie sub forma sa abreviată, respectiv „alin.”.

La norma propusă pentru **art. 9 alin. (2²)**, pentru rigoarea exprimării, sintagma „publicată în Monitorul Oficial nr. 625 din 2 septembrie 2011” se va înlocui cu sintagma „aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 18/2012”.

3.8. La **art. 9 alin. (1)**, semnalăm că precizarea referitoare la posibilitatea aplicării sancțiunii avertismentului în situația contravențiilor prevăzute la lit. i) – m) este superfluă, în raport cu dispozițiile art. 7 alin. (3) din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001, potrivit cărora avertismentul se poate aplica și în cazul în care actul normativ de stabilire și sancționare a contravenției nu prevede această sancțiune.

În situația în care se are în vedere excluderea posibilității aplicării sancțiunii avertismentului pentru contravențiile prevăzute la lit. a) – h), prin proiect trebuie modificat și art. 10 din actul normativ de bază, în sensul precizării exprese a exceptării de la aplicare a dispozițiilor art. 7 alin. (3) din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001.

4. La **art. II** reținem următoarele observații și propuneri:

4.1. La **partea introductivă a art. II**, pentru o informare completă, după sintagma „Monitorul Oficial” se va introduce formularea „al României”.

De asemenea, semnalăm că toate intervențiile care se propun asupra Legii nr. 265/2008 sunt doar de natura modificărilor.

Ca urmare, sintagma „și se completează” va fi eliminată din **partea introductivă**, iar din **părțile dispozitive ale punctelor 1 - 6** se va elimina sintagma „se modifică și”.

4.2. La **pct. 1**, la norma propusă pentru **art. 3 lit. b)**, pentru o exprimare adecvată, sintagma „alin. (11) și alin. (19)” se va reda sub forma „alin. (11) și (19)”.

4.3 La **pct. 3** referitor la textul preconizat pentru **art. 6 alin. (3)**, semnalăm că prin prevederea datei de 17 decembrie 2024, teza a II-a prezintă caracter retroactiv, fiind necesară stabilirea unei alte date, ulterioară celei de intrare în vigoare a actului normativ care face obiectul prezentului proiect.

4.4 La **pct. 4** referitor la textul preconizat pentru **art. 7 alin. (6)**, pentru o corectă exprimare, sintagma „cu cea de membru al Comisiei” se va înlocui prin sintagma „cu **exercitarea mandatului** de membru al Comisiei”.

4.5 La **pct. 5**, la textul propus pentru **art. 10 alin. (12)**, pentru asigurarea predictibilității normei, semnalăm că exprimarea „personalului angajat” trebuie revăzută, prin indicarea entității în cadrul căruia este angajat personalul vizat și a tipului de raport juridic care poate sta la baza angajării.

4.6. La **pct. 6** referitor la textul preconizat pentru **art. 11 alin. (3)**, pe de o parte, este necesară reformularea exprimării „evaluării de impact asupra siguranței rutiere, auditului de siguranță rutieră și a inspecției de siguranță rutieră periodică reclamă urgență temeinic justificată”, impropriu stilului normativ și neclară, probabil intenționându-se a se prevedea că efectuarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere, auditului de siguranță rutieră și a inspecției de siguranță rutieră periodică sunt necesare **din motive urgente temeinic justificate**.

Pe de altă parte, pentru respectarea principiului legalității sub aspectul predictibilității normelor și al evitării arbitrariului în desemnarea auditorilor de siguranță rutieră prin derogare de la criteriul desemnării echitabile, este necesară identificarea, chiar și exemplificativă, dar univocă, a situațiilor care pot fi considerate motive urgente temeinic justificate pentru efectuarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere, auditului de siguranță rutieră și a inspecției de siguranță rutieră periodică reclamă urgență temeinic justificată.

5. La **art. III**, pentru uniformitate în reglementare, **partea dispozitivă** se va reformula astfel:

„**Art. III.** – La articolul 3 din Ordonanța Guvernului nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 625 din 2 septembrie 2011, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 18/2012, cu modificările și completările ulterioare, litera b) se modifică și va avea următorul cuprins:”.

În textul propus pentru respectiva literă, pentru o informare completă asupra Legii nr. 265/2008, după termenul „republicată” se va introduce sintagma „cu modificările și completările ulterioare”.

6. Referitor la soluția propusă la **art. IV**, prin care se modifică art. IV din Legea nr. 85/2022, semnalăm că noua formă nu mai prevede un termen în cadrul căruia trebuie elaborate și aprobate normele tehnice generale de proiectare și execuție a drumurilor destinate exclusiv pentru cicliști.

7. La **art. V**, pentru respectarea uzanțelor normative recomandăm reformularea normei astfel:

„**Art. V.** - În termen de 90 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și Ministrul Afacerilor Interne vor stabili prin ordin comun Procedura privind aplicarea măsurii de imobilizare prevăzută la art. 9 alin. (2) și (2¹) din Ordonanța Guvernului nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, aprobată cu modificări prin Legea nr. 371/2007, cu modificările și completările ulterioare, prin modificarea și/sau completarea Ordinului comun al ministrului transporturilor și infrastructurii și al ministrului afacerilor interne nr. 1.091/207/2024 pentru aprobarea Procedurii privind aplicarea măsurii de suspendare a dreptului de utilizare a unui autovehicul prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare, precum și a Procedurii privind modalitatea concretă prin care contravenientul face dovada îndeplinirii condițiilor legale pentru continuarea transportului/deplasării și condițiile necesare care trebuie îndeplinite pentru încetarea măsurii de imobilizare.”.

8. La **mențiunea privind transpunerea normelor Uniunii Europene**, este necesară redarea coordonatelor de publicare a Jurnalului Oficial în care s-a asigurat publicarea directivei, conform normelor de tehnică legislativă prevăzute la art. 45 din Legii nr. 24/2000, republicată, cu modificările și completările ulterioare, astfel: „**Directivei delegate (UE) 2024/846 a Comisiei ..., publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JOUE), seria L, nr. 846 din 31 mai 2024**”.

PREȘEDINTE

Florin IORDACHE



București
Nr. 25/31.01.2025