



SECRETARIATUL GENERAL AL GUVERNULUI
DEPARTAMENTUL PENTRU RELAȚIA CU PARL.
B-dul Primăverii nr. 22, sector 1, București. Tel: 0213143400 int.2

[Signature]

parlament@gov.ro

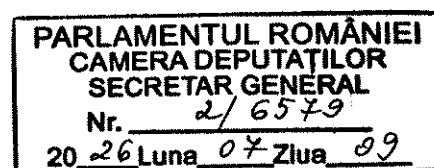
Nr. 8299/2026

06-07-2026

Către: **DOAMNA IOANA BRAN - VOINEA**
SECRETARUL GENERAL AL CAMEREI DEPUTAȚILOR

Ref. la: punctele de vedere ale Guvernului aprobate în ședința Guvernului din data de 02 iulie 2026

STIMATĂ DOAMNĂ SECRETAR GENERAL,



Vă transmitem, alăturat, în original, **punctele de vedere ale Guvernului** referitoare la:

1. *Proiectul de Lege pentru completarea Legii nr. 192/2006 privind medierea și organizarea profesiei de mediator, precum și pentru completarea art. 2 din Legea nr. 51/1995 pentru organizarea și exercitarea profesiei de avocat (Bp. 237/2025, Plx. 400/2025);*
2. *Propunerea legislativă privind stabilirea competenței de investigare a infracțiunilor săvârșite de judecători și procurori (Plx. 193/2026);*
3. *Propunerea legislativă privind siguranța alimentării cu apă a populației în situații de criză (Bp. 701/2025, Plx. 165/2026);*
4. *Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Legii nr. 360/2023 privind sistemul public de pensii (Bp. 177/2026, Plx. 475/2026);*
5. *Propunerea legislativă privind regimul juridic al identificării, deținerii, circulației și prevenirii faptelor ilicite referitoare la ambarcațiuni de agrement și motoare de ambarcațiuni (Bp. 169/2026, Plx. 459/2026);*
6. *Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Legii nr. 303/2022 privind statutul judecătorilor și procurorilor și a Legii nr. 304/2022 privind organizarea judiciară (Plx. 194/2026).*

Cu deosebită considerație,

NINI SĂPUNARU

SECRETAR DE STAT



PRIM MINISTRU

Domnule președinte,

În conformitate cu prevederile art. 111 alin. (1) din Constituție și în temeiul art. 25 lit. (b) din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul Administrativ*, Guvernul României formulează următorul:

PUNCT DE VEDERE

referitor la *propunerea legislativă privind regimul juridic al identificării, deținerii, circulației și prevenirii faptelor ilicite referitoare la ambarcațiuni de agrement și motoare de ambarcațiuni*, inițiată de domnul deputat neafiliat Dumitru Coarnă (**Bp. 169/2026, Plx. 459/2026**).

I. Principalele reglementări

Inițiativa legislativă are ca obiect de reglementare instituirea unui cadru normativ distinct care să reglementeze:

- identificarea, deținerea, utilizarea, comercializarea, circulația și transferul ambarcațiunilor de agrement și a motoarelor de ambarcațiuni;
- măsurile de prevenire, constatare și sancționare a faptelor contravenționale și a infracțiunilor care aduc atingere regimului de identificare și proveniență a acestor bunuri.

II. Observații

1. Apreciem că soluțiile propuse de inițiator sunt susceptibile de critici atât din perspectiva lipsei de claritate, precizie și previzibilitate a textelor normative, cât și din cauza necorelării acestora cu ansamblul legislației specifice domeniului supus reglementării.

Astfel, semnalăm faptul că reglementări referitoare la înregistrarea, evidența și identificarea ambarcațiunilor, inclusiv a celor de agrement, sunt prevăzute atât de cadrul general¹ în materia navigației civile, cât și de dispozițiile legale subsecvente² privind evidența, înmatricularea și introducerea pe piață a ambarcațiunilor, respectiv de normele tehnice aplicabile privind evidența și identificarea ambarcațiunilor.

Precizăm că prezenta propunere legislativă vizează aria de reglementare a dreptului penal și a transportului naval, întrucât reglementează aspecte referitoare la regimul juridic al identificării, deținerii, circulației și prevenirii faptelor ilicite referitoare la ambarcațiuni de agrement și motoare de ambarcațiuni.

În acest context, facem precizarea că ar fi trebuit respectată unicitatea reglementării în materie, principiu prevăzut de art. 14 alin (1)³ din *Legea nr. 24/2000*⁴. Astfel, considerăm că prezenta propunere legislativă ar fi trebuit să fie integrată în cuprinsul *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare* și în cel al *Legii nr. 286/2009 privind Codul penal*.

2. În cuprinsul inițiativei legislative există mai multe formulări care sunt lipsite de claritate, precizie și previzibilitate. Lipsa acestor elemente poate atrage, în anumite circumstanțe, neconstituționalitatea textului de lege din perspectiva art. 1 alin. (5) din *Constituție*. Detaliind cele trei cerințe de calitate care rezultă din cuprinsul art. 1 alin. (5) din *Constituție*, Curtea Constituțională a statuat⁵ faptul că „cerința de claritate a legii vizează caracterul neechivoc al obiectului reglementării, cea de precizie se referă

¹ Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările și completările ulterioare

² Regulamentul de aplicare a Ordonanței Guvernului nr. 42/1997 privind transportul naval, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 245/2003, cu modificările și completările ulterioare

³ reglementările de același nivel și având același obiect se cuprind, de regulă, într-un singur act normativ

⁴ privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare

⁵ A se vedea în acest sens Decizia Curții Constituționale nr. 183/2014 referitoare la obiecția de neconstituționalitate a dispozițiilor articolului unic pct. 2 din *Legea pentru modificarea și completarea Legii nr. 41/1994 privind organizarea și funcționarea Societății Române de Radiodifuziune și Societății Române de Televiziune*, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 381 din 22 mai 2014.

la exercitarea soluției legislative alese și a limbajului folosit, în timp ce previzibilitatea legii privește scopul și consecințele care le antrenează."

Menționăm, cu titlu exemplificativ, mai multe sintagme din cuprinsul propunerii legislative care reclamă probleme din perspectiva cerințelor care rezultă din cuprinsul art. 1 alin. (5) din *Constituție*:

- sintagma „*elemente de identificare valide (...) și conforme*” din cuprinsul art. 5 alin. (1), întrucât nu sunt determinate/determinabile elementele de identificare care atrag validitate și conformitatea;
- sintagma „*în formă legală*” din cuprinsul art. 6 alin. (2);
- sintagma „*alte documente expres prevăzute de lege*” din cuprinsul art. 6 alin. (3) lit. e) - întrucât nu sunt prevăzute elemente clare de identificare ale documentelor avute în vedere, iar lipsa acestora poate atrage aplicarea sancțiunilor contravenționale sau declanșarea mecanismului de tragere la răspundere potrivit normelor dreptului penal;
- sintagma „*potrivit legii*” din cuprinsul art. 9 alin. (4) și a art. 10 alin. (3), fără a identifica actul/actele normative care stabilesc norme specifice regimului probelor avut în vedere de articolul anterior menționat;
- sintagma „*indicii obiective care să conducă, în mod rezonabil*” din cuprinsul art. 20 alin. (3) lit. c), întrucât nu se pot desprinde criterii clare și lipsite de echivoc care să conducă la stabilirea provenienței bunului dintr-o faptă ilicită.

3. Potrivit art. 38 din *Legea nr. 24/2000*, textul articolelor trebuie să aibă un caracter dispozitiv. De asemenea, de regulă, verbele se utilizează la timpul prezent, forma afirmativă, pentru a se accentua caracterul imperativ al dispoziției. Această prevedere nu este respectată pe deplin în cuprinsul propunerii legislative. Cu titlu exemplificativ, art. 13 – „*nu se pot aplica mai multe*”, art. 20 alin. (1) „*nu sunt îndeplinite condițiile*”, art. 20 alin. (3) lit. c) - „*nu existau indicii obiective*”.

4. Referitor la obiectul de reglementare al propunerii legislative, apreciem că nu este clar scopul urmărit prin crearea cadrului juridic propus. Potrivit titlului propunerii legislative, aceasta vizează „*regimul juridic al identificării, deținerii, circulației și prevenirii faptelor ilicite referitoare la ambarcațiuni de agrement și motoare de ambarcațiuni*”.

Pe de altă parte, potrivit art. 1 alin. (1) din cuprinsul propunerii legislative, „*Prezenta lege reglementează regimul juridic al identificării, deținerii, utilizării, comercializării, circulației și transferului ambarcațiunilor de agrement și al motoarelor de ambarcațiuni.*”

De asemenea, alin. (2) al aceluiași articol completează alin. (1) statuând faptul că *„Legea stabilește măsuri pentru prevenirea, constatarea și sancționarea faptelor contravenționale și infracționale care aduc atingerea regimului de identificare și proveniență a acestor bunuri.”*

Astfel, se desprinde că obiectul de reglementare al propunerii legislative, descris de art. 1, este diferit față de cel preconizat prin titlul propunerii legislative. Amintim că, potrivit art. 41 alin. (1) din *Legea nr. 24/2000*, *„Titlul actului normativ cuprinde denumirea generică a actului, în funcție de categoria sa juridică și de autoritatea emitentă, precum și obiectul reglementării exprimat sintetic”*. Drept urmare, apreciem că titlul propunerii legislative, ar fi trebuit să reflecte, în mod sintetic și în mod fidel, obiectul reglementării.

Totodată, referitor la art. 1 alin. (3), apreciem că acesta este superfluu, deoarece norma redă un principiu general de drept, care se circumscrie ariei interpretării normei juridice, nefiind necesară o prevedere expresă în acest sens. În plus, trebuiau avute în vedere și prevederile art. 15⁶ din *Legea 24/2000* care prevăd regimul juridic al reglementărilor speciale și derogatorii.

5. Cu privire la art. 2 din cuprinsul propunerii legislative, apreciem că acesta creează premisele apariției paralelismului legislativ în raport cu art. 1, întrucât reia, sub altă formă, obiectul de reglementare al actului normativ preconizat. Potrivit art. 16 alin. (1) din *Legea nr. 24/2000*, *„În procesul de legiferare este interzisă instituirea aceluiași reglementări în mai multe articole sau alineate din același act normativ ori în două sau mai multe acte normative. Pentru sublinierea unor conexiuni legislative se utilizează norma de trimitere”*. Drept urmare, s-ar fi impus reevaluarea normei preconizate și integrarea conținutului acesteia în cuprinsul art. 1 din propunerea legislativă.

6. Referitor la art. 3 alin. (1) din propunerea legislativă, norma este susceptibilă să nască paralelisme legislative, fiind, în același timp, superfluă, în raport cu reglementările de drept civil și de drept penal.

⁶ (1) O reglementare din aceeași materie și de același nivel poate fi cuprinsă într-un alt act normativ, dacă are caracter special față de actul ce cuprinde reglementarea generală în materie.

(2) Caracterul special al unei reglementări se determină în funcție de obiectul acesteia, circumstanțiat la anumite categorii de situații, și de specificul soluțiilor legislative pe care le instituie.

(3) Reglementarea este derogatorie dacă soluțiile legislative referitoare la o situație anume determinată cuprind norme diferite în raport cu reglementarea-cadru în materie, aceasta din urmă păstrându-și caracterul său general obligatoriu pentru toate celelalte cazuri.

Astfel, din perspectiva dreptului civil, art. 7 din *Legea nr. 287/2009 privind Codul civil* prevede reglementări referitoare la teritorialitatea legii. Astfel, potrivit art. 7 alin. (1) din *Codul Civil*. „*Actele normative adoptate de autoritățile și instituțiile publice centrale se aplică pe întreg teritoriul țării, afară de cazul în care se prevede altfel.*”

Totodată, alin. (2) al aceluiași articol prevede că „*Actele normative adoptate, în condițiile legii, de autoritățile și instituțiile administrației publice locale se aplică numai în raza lor de competență teritorială*”. În ceea ce privește extritorialitatea legii civile, art. 8 din *Codul Civil* stipulează faptul că „*În cazul raporturilor juridice cu element de extraneitate, determinarea legii civile aplicabile se face ținându-se seama de normele de drept internațional privat cuprinse în cartea a VII-a din prezentul cod*”. De asemenea, potrivit art. 51⁵ din *Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, „*Pe perioada suspendării dreptului de arborare a pavilionului român, aspectele legate de publicitatea proprietății, a garanțiilor reale și a sarcinilor ce grevează nava vor continua să fie guvernate de legea română.*”

Drept urmare, din perspectiva legislației civile, reglementarea propusă de art. 3 alin. (1) apare ca superfluă și creează premisele paralelismului legislativ și al instabilității legislative, prin inserarea unor norme cu un conținut similar în cuprinsul diferitelor acte normative incidente în raporturile de drept specifice regimului juridic al navigației.

Norma preconizată la art. 3 alin. (1) este superfluă și din perspectiva dreptului penal. Astfel, art. 8⁷ din *Codul Penal* stabilește regulile generale referitoare la aplicarea teritorială a legii penale române. În plus, *Codul penal*, prin intermediul art. 9, stabilește anumite cazuri în care legea penală se aplică și în afara teritoriului României, în baza *principiului personalității legii penale*. De asemenea, legea penală română urmează a se aplica pentru faptele săvârșite în afara teritoriului național, independent de principiul personalității legii, în baza *principiului realității legii penale* (art. 10 din *Codul penal*) și în baza *principiului universalității legii penale* (art. 11 din *Codul penal*).

⁷ (1) *Legea penală română se aplică infracțiunilor săvârșite pe teritoriul României.*

(2) *Prin teritoriul României se înțelege întinderea de pământ, marea teritorială și apele cu solul, subsolul și spațiul aerian, cuprinse între frontierele de stat.*

(3) *Prin infracțiune săvârșită pe teritoriul României se înțelege orice infracțiune comisă pe teritoriul arătat în alin. (2) sau pe o navă sub pavilion românesc ori pe o aeronavă înmatriculată în România.*

(4) *Infracțiunea se consideră săvârșită pe teritoriul României și atunci când pe acest teritoriu ori pe o navă sub pavilion românesc sau pe o aeronavă înmatriculată în România s-a efectuat un act de executare, de instigare sau de complicitate ori s-a produs, chiar în parte, rezultatul infracțiunii.*”

7. Referitor la art. 4 din cuprinsul propunerii legislative, atragem atenția că unele definiții se regăsesc în cuprinsul unui alt act normativ, de nivel secundar, anume în cuprinsul *Hotărârii Guvernului nr. 464/2017⁸ privind ambarcațiunile de agrement și motovehiculele nautice*.

Astfel, referitor la noțiunea de „*ambarcațiune de agrement*”, art. 3 lit. d) din *Hotărârea Guvernului nr. 464/2017* o definește drept „*orice ambarcațiune de orice tip, cu excepția motovehiculelor nautice, destinată a fi utilizată în scopuri sportive și recreative, având o lungime a corpului între 2,5 m și 24 m, indiferent de modul de propulsie*”.

Astfel, deși reglementarea preconizată este una de nivel primar în raport cu *Hotărârea Guvernului nr. 464/2017*, apreciem că s-ar fi impus armonizarea definiției prevăzute în cuprinsul propunerii legislative, pentru a înlătura eventualele instabilități legislative, având în vedere că domeniul de reglementare actului administrativ normativ și cel al propunerii legislative vizează aceeași sferă de raporturi juridice.

În ceea ce privește noțiunea de „*motor de ambarcațiune*”, care este prevăzută de propunerea legislativă, *Hotărârea Guvernului nr. 464/2017* definește, la art. 3 lit. g), sintagma de „*motor cu propulsie*” ca fiind „*orice motor cu ardere internă, cu aprindere prin scântee sau prin compresie, utilizat direct sau indirect pentru propulsie*”.

Drept urmare, cele 2 definiții din cuprinsul hotărârii Guvernului și al propunerii legislative sunt asemănătoare și vizează aceeași noțiune. Pe cale de consecință, având în vedere faptul că domeniul de reglementare al hotărârii Guvernului și al propunerii legislative vizează aspecte incidente în materia transportului naval, s-ar fi impus armonizarea definiției propuse.

Referitor la noțiunea de „*sticker*”, prevăzută de art. 4 lit. c) din cuprinsul propunerii legislative, apreciem că utilizarea acestui termen trebuia să țină seama de dispozițiile art. 36 alin. (2) din *Legea nr. 24/2000*, potrivit căreia „*Este interzisă folosirea neologismelor, dacă există un sinonim de largă răspândire în limba română. În cazurile în care se impune folosirea unor termeni și expresii străine, se va alătura, după caz, corespondentul lor în limba română*”.

8. Referitor la art. 5 din propunerea legislativă, apreciem că normele preconizate sunt lipsite de valoare normativă, întrucât enunță interdicții sau obligații specifice, fără a prezenta o sancțiune specifică pentru încălcarea acestor obligații. În plus, prin modalitatea de reglementare, există riscul

⁸ Această hotărâre transpune în legislația națională *Directiva 2013/53/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind ambarcațiunile de agrement și motovehiculele nautice și de abrogare a Directivei 94/25/CE*, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 354 din 28 decembrie 2013

aparitiei unui paralelism legislativ, având în vedere reglementările de la art. 11 și art. 14 - 17 din prezentul demers legislativ, întrucât, din cuprinsul acestora reiese implicit obligațiile și interdicțiile prevăzute la art. 5.

9. Referitor la art. 6 alin. (3) din cuprinsul propunerii legislative, apreciem că sintagma „*documentele de proveniență pot consta*” este criticabilă, întrucât, având în vedere formularea, enumerarea pare a fi exemplificativă, iar nu limitativă, nefiind indicate toate înscrisurile avute în vedere. Or, lipsa unor astfel de documente poate atrage sancțiuni contravenționale sau penale, în lipsa determinării în concret a domeniului de aplicare.

În legătură cu art. 6 alin. (3) lit. a), apreciem că s-ar fi impus înlocuirea sintagmei „*contract de vânzare-cumpărare*” cu cea de „*contract de vânzare*”, având în vedere că Titlul IX Capitolul I din *Codul Civil* reglementează contractul de vânzare, precum și a sintagmei „*autentificat la notar*” cu formularea „*în formă autentică*”.

Cu privire la art. 6 alin. (3) lit. b), apreciem că limitarea domeniului de aplicare doar la persoanele fizice autorizate este nejustificată, având în vedere dispozițiile *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 44/2008 privind desfășurarea activităților economice de către persoanele fizice autorizate, întreprinderile individuale și întreprinderile familiale*. Astfel, ordonanța de urgență a Guvernului anterior menționată prevede, pe lângă persoanele fizice autorizate și întreprinderea familială, și întreprinderea individuală.

Independent de aspectele anterior menționate referitoare la art. 6 alin. (3) din propunerea legislativă, precizăm faptul că art. 2 lit. o) din *Ordinul ministrului transporturilor nr. 1079/2014*⁹ prevede înscrisurile care pot fi considerate titluri de proprietate (contract de vânzare-cumpărare; act de donație; certificat de moștenitor; hotărâre judecătorească definitivă și irevocabilă privind recunoașterea, transmiterea sau dobândirea proprietății; orice alt document prevăzut de legislația în vigoare care atestă dreptul de proprietate). Drept urmare, deși, din perspectiva forței juridice a actelor normative, propunerea legislativă ar avea forță juridică superioară în raport cu ordinul ministrului transporturilor în ipoteza adoptării și publicării în Monitorul Oficial, apreciem că s-ar fi impus abrogarea în mod expres a dispozițiilor prevăzute în ordin pentru a evita lipsa de securitate juridică.

⁹ pentru stabilirea procedurilor privind evidența și înmatricularea ambarcațiunilor de agrement, condițiile tehnice și încadrarea cu personal navigant a acestora și avizarea operatorilor economici pentru desfășurarea activităților de agrement nautic, cu modificări și completările ulterioare

10. În ceea ce privește art. 8 alin. (1), precizăm că atribuțiile Poliției Române și ale Poliției de Frontieră Române sunt reglementate separat de alte acte normative în cuprinsul cărora se prevăd atribuțiile privind constatarea și sancționarea contravențiilor, respectiv constatarea infracțiunilor.

Astfel, potrivit art. 26 alin. (1) pct. 10 din *Legea nr. 218/2002 privind organizarea și funcționarea Poliției Române, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, aceasta „desfășoară, potrivit competenței, activități pentru constatarea faptelor penale și efectuează cercetări în legătură cu acestea”, iar potrivit pct. 12 din cadrul aceluiași articol din același act normativ, poliția „constată contravenții și aplică sancțiuni contravenționale, potrivit legii”. Totodată, potrivit art. 26 alin. (1) pct. 22 din *Legea nr. 218/2002*, Poliția Română „desfășoară activități specifice de poliție în domeniul transporturilor feroviare, navale și aeriene”.

În ceea ce privește Poliția de Frontieră Română, potrivit art. 21 lit. m) *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 104/2001 privind organizarea și funcționarea Poliției de Frontieră Române*, aceasta „constată contravențiile și aplică sancțiunile contravenționale, potrivit legii”. Totodată, potrivit lit. u) din același articol al aceluiași act normativ, Poliția de Frontieră „desfășoară activități pentru constatarea faptelor penale și, prin organele de cercetare penală ale poliției judiciare din cadrul Poliției de Frontieră Române, efectuează cercetări în legătură cu acestea, conform legii”.

Referitor la structurile Poliției de Frontieră, art. 12 alin. (6) din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 104/2001* amintește „grupurile de nave” și „componenta navală a Poliției de Frontieră Române” care acționează în zona de frontieră pe apă și la țărmul Mării Negre.

Drept urmare, având în vedere modul de reglementare al atribuțiilor Poliției Române și ale Poliției de Frontieră Române în actele normative care prevăd atribuțiile acestora, apreciem că formularea de la art. 8 alin. (1) nu se justifică. Totodată, nici prevederea de la alin. (2) a art. 8 nu se justifică, având în vedere faptul că aceste atribuții se circumscriu activității de constatare și/sau cercetare a faptelor prevăzute de legea penală.

11. Referitor la art. 9 alin. (1) din propunerea legislativă, precizăm faptul că art. 7 lit. u) din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 42/1997* prevede faptul că Autoritatea Navală Română (în continuare, ANR) „sancționează contravențional persoanele care încalcă prevederile legale privind navigația și poluarea apelor naționale navigabile de către nave,

dacă faptele acestora nu întrunesc elementele constitutive ale unei infracțiuni”.

Drept urmare, din formularea ordonanței de urgență care stabilește atribuțiile ANR rezultă ca sfera de acțiune a autorității nu include și constatarea infracțiunilor. În plus, aceasta concluzie este întărită de art. 4, lit. G, pct. 3 din *Hotărârea Guvernului nr. 133/2002 privind organizarea și funcționarea Autorității Navale Române*, potrivit căruia aceasta ”*aplică sancțiuni contravenționale persoanelor care încalcă prevederile legale privind navigația civilă și poluarea apelor naționale navigabile de către nave, dacă faptele acestora nu întrunesc elementele constitutive ale unei infracțiuni, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.*

Pe de altă parte, nimic nu oprește ANR să sesizeze organele de urmărire penală prin intermediul plângerii/denuțului, în cazul suspiciunii existenței unei fapte prevăzute de legea penală. De altfel, organele de conducere ale ANR, precum și personalul care are calitatea de funcționar public în sensul legii penale, sunt obligați să sesizeze, de îndată, organele de urmărire penală în cazul în care iau cunoștință despre săvârșirea unei fapte prevăzute de legea penală care are legătură cu serviciul în care își îndeplinesc atribuțiile. Această obligație rezultă din incriminarea prevăzută de art. 267 din *Codul penal* - „*omisiunea sesizării*”.

Drept urmare, intenția legiuitorului a fost să excludă în mod expres competența de a constata infracțiunile de către autoritate, astfel încât apreciem că extinderea competenței ANR ar fi trebuit reevaluată.

Independent de aceste aspecte, în cazul reglementării competenței ANR de a constata săvârșirea unor infracțiuni, apreciem că nu este posibilă stabilirea competenței ANR în raport cu Poliția Română și cu Poliția de Frontieră Română, în absența unor detalieri suplimentare.

12. Cu privire la constatarea contravențiilor de către ANR, apreciem că această competență este deja reglementată de actele normative care prevăd atribuțiile autorității, astfel cum s-a arătat mai sus. Drept urmare, apreciem că menționarea competenței privind constatarea contravențiilor de către ANR ar fi trebuit eliminată, pentru a evita eventuale paralelisme legislative.

13. Cu privire la art. 10 din prezentul demers legislativ, apreciem că soluția propusă ridică probleme din punct de vedere al competenței teritoriale, având în vedere că se atribuie Poliției de Frontieră Române

competență teritorială extinsă asupra efectuării verificărilor tehnice de specialitate.

Potrivit soluțiilor din cuprinsul inițiativei legislative, polițiștii din cadrul Poliției Române și Poliției de Frontieră Române ar avea abilitatea de a efectua controale tehnice și documentare. În acest context, considerăm că ar fi fost necesară stabilirea în concret a activităților derulate cu ocazia acestor controale, deoarece nu toți polițiștii/polițiștii de frontieră dețin cunoștințe tehnice de specialitate.

Astfel, referitor la competența atribuită în sarcina Poliției de Frontieră Române de a efectua verificări tehnice de specialitate, prevăzută la art. 10 alin. (1) din inițiativa legislativă, evidențiem faptul că aceasta nu este corelată cu rolul și atribuțiile legale ale acestei structuri în ceea ce privește respectarea regimului de frontieră și nici cu rolul de specialitate al Autorității Navale Române în domeniul de referință.

Competența teritorială a Poliției de Frontieră Române este determinată de art. 2 lit. a) din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 104/2001*, astfel: *"zona de competență: 1. suprafața din teritoriul național constituită din zona de frontieră, suprafața și imobilele aeroporturilor și porturilor situate în interiorul țării, deschise traficului internațional, Dunărea interioară, brațul Măcin, Dunărea maritimă, Canalul Dunăre - Marea Neagră, Canalul Sulina situat în afara zonei de frontieră, apele maritime interioare și marea teritorială, precum și zona contiguă și zona economică exclusivă ale României, în care Poliția de Frontieră Română își îndeplinește atribuțiile prevăzute de lege; 2. întreaga suprafață a teritoriului național, numai pentru îndeplinirea atribuțiilor privind prevenirea și combaterea migrației ilegale"*.

14. Referitor la soluția cuprinsă în art. 10 alin. (4), apreciem că aceasta aduce atingere prezumției de nevinovăție, întrucât prezumă comiterea unei fapte prevăzute de legea penală, în lipsa unei hotărâri definitive care să constate un înscris ca a fi fals. Procedura avută în vedere pentru constatarea unui document ca neautentic ar trebui să aibă ca premisă fie un proces penal¹⁰, fie un proces civil¹¹. Soluția propusă naște premisele existenței unor vicii de neconstituționalitate intrinsecă, încălcând art. 23 alin. (11) din Legea fundamentală.

¹⁰ care să soluționeze fie pe fond o cauză și să cuprindă în considerentele decizorii și în dispozitiv mențiuni referitoare la caracterul mistificat al înscrisului, fie în cadrul procedurii de desființare a unui înscris, desfășurată potrivit procedurii confiscării sau desființării a unui înscris în cazul clasării.

¹¹ potrivit procedurii denunțării înscrisului ca fals, potrivit art. 304 din *Codul de procedură civilă*.

15. Cu privire la art. 11, apreciem că modalitatea de reglementare a infracțiunilor este neclară și naște premisele unor potențiale vicii de neconstituționalitate din perspectiva art. 1 alin. (5) din *Constituție*.

Apreciem că, prin modalitatea de reglementare, prin inserarea unor multiple modalități ale elementului material în cadrul aceleiași fapte contravenționale, este dificil de stabilit în concret domeniul de aplicare al răspunderii administrative.

În acest sens, Curtea Constituțională, prin *Decizia nr. 51/2016*¹², a statuat cu privire la obligația legiuitorului de a edicta norme clare, precise și previzibile.

De asemenea, prin *Decizia nr. 363/2015*¹³, Curtea a stabilit că, în ipoteza infracțiunilor, legiuitorul trebuie să indice în mod clar și neechivoc obiectul material al acestora în chiar cuprinsul normei legale sau acesta trebuie să poată fi identificat cu ușurință, prin trimiterea la un alt act normativ cu care textul incriminator se află în conexiune, în vederea stabilirii existenței/inexistenței infracțiunii.

Principiul este în egală măsură aplicabil și în materie contravențională. Tot prin *Decizia nr. 51/2016*, Curtea Constituțională a făcut referire la cerințele de calitate a legii, garanție a principiului legalității, reflectate în jurisprudența Curții Europene a Drepturilor Omului, care, prin *Hotărârea din 25 ianuarie 2007*, pronunțată în *Cauza Sissanis împotriva României*, paragraful 66, a reținut că sintagma "*prevăzută de lege*" impune ca măsura incriminată să aibă un temei în dreptul intern și vizează, de asemenea, calitatea legii în cauză: aceasta trebuie să fie accesibilă justițiabilului și previzibilă în ceea ce privește efectele sale.

De asemenea, s-a statuat că nu se poate considera "*lege*" decât o normă enunțată cu suficientă precizie pentru a permite cetățeanului să își controleze conduita; apelând, la nevoie, la consiliere de specialitate în materie, el trebuie să fie capabil să prevadă, într-o măsură rezonabilă, față de circumstanțele speței, consecințele care ar putea rezulta dintr-o anumită faptă.

Tot astfel, prin *Decizia nr. 405*¹⁴/*2016*, Curtea a reținut că legea trebuie să definească în mod clar infracțiunile și pedepsele aplicabile (pentru identitate de rațiune, și contravențiile), această cerință fiind îndeplinită atunci când un justițiabil are posibilitatea de a cunoaște, din însuși textul

¹² referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 142 alin. (1) din Codul de procedură penală

¹³ referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 6 din Legea nr. 241/2005 pentru prevenirea și combaterea evaziunii fiscale

¹⁴ referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 246 din Codul penal din 1969, ale art. 297 alin. (1) din Codul penal și ale art. 13[^]2 din Legea nr. 78/2000 pentru prevenirea, descoperirea și sancționarea faptelor de corupție

normei juridice pertinente, la nevoie cu ajutorul interpretării acesteia de către instanțe și în urma obținerii unei asistențe judiciare adecvate, care sunt actele și omisiunile ce pot angaja răspunderea sa penală și care este pedeapsa pe care o riscă în virtutea acestora.

Drept urmare, din modalitatea de formulare a textului analizat, nu se poate deduce cu ușurință care sunt faptele incriminate în concret de legiuitor.

În legătură cu conduita interzisă potrivit art. 11 alin. (1) lit. b) din inițiativa legislativă (*"privind deteriorarea elementelor de identificare"*), apreciem că aceasta poate corespunde elementului material al infracțiunii prevăzute la art. 14 alin. (1) din inițiativa legislativă (în ceea ce privește falsificarea elementelor de identificare), context în care semnalăm faptul că soluțiile propuse de inițiator pot genera dificultăți de interpretare și aplicare.

De asemenea, menționăm faptul că, potrivit art. 5 alin. (7) din *Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, cu modificările și completările ulterioare*, pentru una și aceeași contravenție se poate aplica numai o sancțiune contravențională principală și una sau mai multe sancțiuni complementare, iar, potrivit art. 10 din același act normativ, dacă aceeași persoană a săvârșit mai multe contravenții, sancțiunea se aplică pentru fiecare contravenție, iar atunci când contravențiile au fost constatate prin același proces – verbal, sancțiunile contravenționale se cumulează fără a depăși dublul maximului amenzii prevăzut pentru contravenția cea mai gravă sau, după caz, maximul general stabilit pentru prestarea unei activități în folosul comunității.

Independent de aceste aspecte, reglementarea preconizată la art. 11 alin. (1) din propunerea legislativă naște premisele apariției paralelismului legislativ, având în vedere reglementarea unor contravenții cu un conținut similar în cadrul art. 47 alin. (1) din *Hotărârea Guvernului nr. 464/2017*.

Mai mult, în ceea ce privește regimul sancționator contravențional propus de inițiator, semnalăm lipsa de claritate a normelor care reglementează conduita interzisă. În acest sens, cu privire la norma prevăzută la art. 11 alin. (1) lit. d) din inițiativa legislativă, evidențiem faptul că nu este clar dacă destinatarul normei este un simplu intermediar sau poate fi chiar proprietarul.

16. Referitor la *"confiscarea bunurilor"*, prevăzută de art. 19, natura acesteia nu este clară în ceea ce privește incidența în materie contravențională. Astfel, în aria de aplicare a dreptului penal, o astfel de măsură are natura unei măsuri de siguranță, care este dispusă cu scopul

înlăturării unei stări de pericol și preîntâmpinarea săvârșirii faptelor prevăzute de legea penală. Pe de altă parte, în ceea ce privește dreptul contravențional, o asemenea măsură ar trebui să se circumscrie art. 5 alin. (3) lit. a) din *Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor*, fiind o sancțiune contravențională complementară.

De asemenea, având în vedere caracterul de sancțiune complementară a confiscării bunului în cadrul dreptului contravențional, precizarea de la art. 19 alin. (2) trebuie eliminată în ceea ce privește confiscarea în lipsa stabilirii răspunderii contravenționale. Pentru stabilirea unei sancțiuni complementare se impune stabilirea răspunderii contravenționale, nefiind acceptat ca această sancțiune să existe în lipsa răspunderii administrative. În plus, o astfel de reglementare este susceptibilă să aducă atingere și regimului proprietății, creând potențiale vicii de neconstituționalitate din perspectiva art. 44 din *Constituție*, măsura apărând drept o privare arbitrară.

Drept urmare, se impunea reglementarea distinctă a confiscării bunurilor în cazul sancțiunilor contravenționale, întrucât natura acestei sancțiuni este diferită de cea din dreptul penal, fiind o sancțiune complementară. În plus, domeniul de aplicare al pedepselor complementare din dreptul penal nu se suprapune cu regimul juridic al sancțiunilor complementare din dreptul contravențional, neexistând nicio rațiune pentru a fi reglementate în cadrul aceluiași articol, precum în propunerea legislativă.

Totodată, apreciem ca fiind incidente și dispozițiile *Hotărârii Guvernului nr. 1704/2024 privind stabilirea și sancționarea contravențiilor la regimul transportului maritim și pe căile navigabile interioare, precum și pentru modificarea unor acte normative*, act normativ care instituie un regim sancționator aplicabil inclusiv proprietarilor sau operatorilor ambarcațiunilor de agrement, pornind de la contravenții la regimul construcției de ambarcațiuni de agrement și până la nerespectarea regimului prevenirii poluării ori săvârșirea de contravenții privind consumul de alcool.

De exemplu, construcția, modificarea sau dezmembrarea ambarcațiunilor fără autorizație se sancționează cu amendă de la 10.000 lei la 20.000 lei, aplicată proprietarului la fel ca în cazul construcției, modificării sau dezmembrării ambarcațiunilor cu nerespectarea proiectului tehnic (art. 4 pct. 1 și 2 din *Hotărârea Guvernului nr. 1704/2024*).

Nerespectarea obligației de înmatriculare/înscrisoare a ambarcațiunii sau de a notifica Autoritatea Navală Română (ANR) cu privire la modificările datelor de înmatriculare se pedepsește cu amendă de la 5.000 lei la 10.000

lei, aplicată proprietarului (art. 4 pct. 3 din *Hotărârea Guvernului nr. 1704/2024*).

Hotărârea Guvernului nr. 1704/2024 pune accent pe respectarea regimului siguranței navigației ambarcatiunilor de agrement. Ca urmare, desfășurarea de activități de agrement nautic în scop comercial cu ambarcatiuni fără avizul ANR sau cu ambarcatiuni neavizate va atrage contraveniențelor o amendă cuprinsă între 10.000 lei și 20.000 lei. O serie de sancțiuni sunt aplicabile celor care compromit siguranța navigației, amenziile fiind cumulabile:

- exploatarea unei ambarcatiuni fără acte sau certificate obligatorii: amendă de la 1.000 lei la 1.500 lei (cu excepția cazului în care documentele se află în punctul de lucru avizat) - art. 7 pct. 5 din *Hotărârea Guvernului nr. 1704/2024*;

- exploatarea/operarea ambarcațiunii cu acte, documente și/sau certificate obligatorii nevalabile sau în afara zonelor de navigație: amendă de la 10.000 lei la 20.000 lei - art. 7 pct. 6 din *Hotărârea Guvernului nr. 1704/2024*;

- punerea în navigație a unei ambarcațiuni fără marcajul exterior de identificare sau cu elementele acestuia nevizibile: amendă de la 2.000 lei la 5.000 lei - art. 7 pct. 7 din *Hotărârea Guvernului nr. 1704/2024*;

- refuzul de a prezenta actele ambarcațiunii sau de a permite controlul acesteia: amendă de la 5.000 lei la 10.000 lei - art. 7 pct. 11 din *Hotărârea Guvernului nr. 1704/2024*;

- neînregistrarea persoanelor care au închiriat ambarcațiuni în zonele de agrement nautic cu activitate comercială: amendă de la 5.000 lei la 10.000 lei - art. 7 pct. 12 din *Hotărârea Guvernului nr. 1704/2024*.

-

17. Cu privire la art. 13 din propunerea legislativă, apreciem că acesta nu se justifică, fiind superfluu, având în vedere prevederile art.5 alin. (7) din *Ordonanța Guvernului nr. 2/2001*, potrivit căruia „Pentru una și aceeași contravenție se poate aplica numai o sancțiune contravențională principală și una sau mai multe sancțiuni complementare”.

Prin raportare la prevederile legale anterior relevate, considerăm că soluția normativă de la art. 13 din propunerea legislativă este redundantă, întrucât principiul conform căruia pentru aceeași faptă nu pot fi aplicate mai multe sancțiuni principale este deja consacrat și reglementat prin *Ordonanța Guvernului nr. 2/2001*.

18. În ceea ce privește art. 14, falsificarea se poate realiza prin alterare sau contrafacere. Astfel de fapte sunt incriminate la modul general în art. 322 din *Codul penal* și sunt pedepsite în varianta tip de la alin. (1) cu închisoare de la 6 luni la 3 ani sau amendă. Incriminarea este formulată într-o manieră imprecisă, întrucât noțiuni precum „ștergere”, „modificare”, „regravare” sau „disimulare” nu sunt delimitate conceptual, ceea ce afectează previzibilitatea normei. În plus, „distrugerea elementelor de identificare” nu echivalează în mod necesar cu falsificarea, putând rezulta din uzură, accident sau culpă, aspect ce ridică probleme privind elementul subiectiv al infracțiunii.

De asemenea, nu este clară nici noțiunea de „regravare”, aceasta se referă de fapt tot la alterare, fiind subsumată noțiunii generale de alterare.

Potrivit anexei nr. 1. *Cerințe esențiale* din *Hotărârea Guvernului nr. 464/2017*, fiecare ambarcațiune va fi marcată cu un număr de identificare care include următoarele informații: a) codul producătorului; b) țara de fabricație; c) numărul unic de serie al corpului; d) anul de fabricație; e) anul modelului.

Prin urmare, astfel de elemente pot fi contrafăcute sau alterate prin modificare. Etichetele care conțin astfel de elemente de identificare se încadrează în categoria înscrisurilor sub semnătură privată și modificarea lor poate constitui infracțiunea prevăzută de art. 322 din *Codul penal*.

În context, precizăm că definiția elementului de identificare de la art. 4 lit. c) din inițiativa legislativă este generatoare de confuzii, neclară și nu este necesară, fiind redundantă, nu este practic o definiție, ci doar enumerări, care nu sunt exhaustive „*orice serie, sticker, marcaj, plăcuță, etichetă, cod sau alt mijloc tehnic aplicat de producător.*”

Prin urmare, elementul de identificare poate fi orice semn, marcaj sau mijloc tehnic, aplicat ori atașat de producător pe un produs, care permite identificarea acestuia, individualizarea în raport cu alte produse similare, precum și asigurarea autenticității și conformității sale cu cerințele legale.

Observăm că se intenționează și sancționarea contravențională, potrivit art. 11 alin. (1) lit. b) din propunerea legislativă, a deteriorării elementelor de identificare ale unei ambarcațiuni de agrement ori ale unui motor de ambarcațiune.

O astfel de reglementare generează confuzii, deoarece aceleași comportamente referitoare la elementele de identificare ale ambarcațiunii sunt sancționate atât ca infracțiune (art. 14), cât și ca contravenție (art. 11), dar delimitarea nu este exprimată foarte explicit. Confuzia vine mai ales din această suprapunere: Art. 14: „*falsificarea... prin modificare, ștergere etc.*”,

iar art. 11 lit. b): *"deteriorarea elementelor de identificare"*. Astfel, nu reiese când este *"deteriorare"* și când devine *"modificare/falsificare"*. Deteriorarea înseamnă degradarea, distrugerea, stricarea unui bun ca urmare a uzului, întrebuințării îndelungate sau ca urmare a unui accident.

Prin urmare, nu este definită explicit noțiunea de *"deteriorare"* versus *"modificare"*, nu sunt precizate criterii concrete de delimitare, iar aceeași faptă poate fi interpretată diferit, neclaritatea vine din suprapunerea materială a faptelor.

Astfel, apreciem că noțiunea de *"deteriorare"* din cuprinsul contravenției de la art. 11 alin. (1) se suprapune peste noțiunile de *"ștergere"*, *"modificare"* și *"distrugere"* de la art. 14 alin. (1), ceea ce creează confuzii.

De asemenea, nu este clară nici noțiunea de *"disimulare"*, respectiv ce anume presupune falsificarea prin disimulare. Disimularea se referă la ascunderea originii ilicite a unui bun, a unei situații nelegale, cel puțin în materie penală. Mai degrabă, disimularea originii unor ambarcațiuni se poate realiza prin falsificarea elementelor de identificare. Astfel, această redactare este deficitară și generatoare de confuzii.

De asemenea, observăm că pedeapsa propusă are limite mai mari, și anume de la 2 la 7 ani, față de reglementarea generală din *Codul penal* care este de la 6 luni la 3 ani, nefiind justificat tratamentul sancționator mai sever, și anume de ce eventuala falsificare a unor elemente de identificare ale unei ambarcațiuni ar fi mult mai gravă decât falsificarea oricăror altor etichete aplicate unor mărfuri sau bunuri (spre exemplu, medicamente, aparate/dispozitive medicale, alimente).

Totodată, evidențiem faptul că soluția normativă propusă la art. 14 alin. (2) din inițiativa legislativă parlamentară [conform căreia *"instigarea, complicitatea sau orice formă de participare intenționată la săvârșirea faptei prevăzută la alin. (1) constituie infracțiune și se pedepsește cu închisoare de la 1 la 5 ani"*]] se află în contradicție cu prevederile art. 49 din *Codul penal*, potrivit cărora *"coautorul, instigatorul și complicele la o infracțiune săvârșită cu intenție se sancționează cu pedeapsa prevăzută de lege pentru autor. La stabilirea pedepsei se ține seama de contribuția fiecăruia la săvârșirea infracțiunii, precum și de dispozițiile art. 74"*.

Apreciem că nu este clar de ce față de norma generală din *Codul penal*, instigarea și complicitatea sunt pedepsite mai ușor, iar, pe de altă parte, ce reprezintă *"orice altă formă de participare intenționată"*. Singura formă de participare intenționată care ar fi posibilă este cea de coautorat și, potrivit propunerii, ar fi pedepsită mai ușor față de autorul principal.

În reglementarea de drept comun din *Codul penal*, autorul este persoana care săvârșește în mod nemijlocit o faptă prevăzută de legea penală și nu face parte din categoria participanților. Coautorii sunt persoanele care săvârșesc în mod nemijlocit aceeași faptă prevăzută de legea penală. Contribuțiile coautorilor nu trebuie să fie nici concomitente, nici identice, fiind suficient ca acestea să se completeze într-o activitate unică, indivizibilă și ca activitatea fiecăruia dintre ei să poată fi considerată o săvârșire nemijlocită a elementului material. Diferența dintre coautori și autori este doar una cantitativă, iar nu una calitativă, în sensul că nu există alte condiții care să diferențieze cele două categorii decât numărul acestora. Cu toate acestea, priviți individual, coautorii vor avea calitatea de participanți, dar priviți ca un întreg, vor urma regimul autorului unic.

Prin urmare, în total dezacord cu prevederile art. 49 din *Codul penal*, pedeapsa propusă pentru "*orice altă formă de participare intenționată*" este mai mică față de cea propusă pentru autor, nefiind motivată o astfel de propunere, și anume de ce autorul unei falsificări a unor elemente de identificare ale unei ambarcațiuni trebuie pedepsit mai grav decât coautorul.

Apreciem că lipsa unei fundamentări a diferenței de tratament sancționator între autor și celelalte forme de participare penală, precum și între această infracțiune și încriminările similare din dreptul comun, afectează coerența sistemului de drept penal.

În concluzie, propunerea de la art. 14 este contrară prevederilor 1 alin. (5) din *Constituția României, republicată*, în componenta privitoare la calitatea legii, întrucât nu este clară și previzibilă în privința elementului material și a elementului subiectiv.

Apreciem că se încalcă și legalitatea încriminării consacrată constituțional în art. 1 alin. (5) și art. 23 alin. (12), rolul său fiind de garanție a securității juridice, împiedicând interpretarea și aplicarea arbitrară a legii. De asemenea, se încalcă și *principiul proporționalității pedepselor*.

19. Referitor la art. 15 din cuprinsul propunerii legislative, observăm că se intenționează sancționarea nu doar a falsificării în sine prin art. 14, ci și orice activitate legată de astfel de bunuri, dacă persoana știe că identificarea este falsificată prin art. 15.

Textul analizat ridică serioase probleme de tehnică legislativă și de conformitate cu exigențele constituționale privind calitatea legii, în special prin raportare la art. 1 alin. (5) din *Constituție*.

În primul rând, formularea elementului material al infracțiunii este excesiv de largă și lipsită de precizie. Enumerarea acțiunilor „*deținerea*,

utilizarea, transportul sau comercializarea” - acoperă practic întreaga sferă de interacțiune posibilă cu bunul, fără a distinge între conduitele cu pericol social ridicat și cele minore sau chiar neutre din punct de vedere social. În lipsa unor delimitări clare, simpla deținere pasivă, chiar ocazională, poate atrage răspunderea penală, ceea ce contravine cerinței de proporționalitate.

În al doilea rând, sintagma „*elemente de identificare falsificate, alterate, înlocuite ori inexistente*” este redundantă și neclară. Noțiunile de „*falsificare*”, „*alterare*” și „*înlocuire*” se suprapun parțial, iar termenul „*inexistente*” este lipsit de claritate nu se precizează dacă vizează lipsa totală a elementelor de identificare, distrugerea accidentală sau uzura normală.

În absența unor criterii obiective, există riscul includerii unor situații care nu prezintă pericol social, precum deteriorarea accidentală sau pierderea plăcuțelor de identificare.

Elementul subiectiv este, de asemenea, insuficient conturat. Formularea „*cunoscând această împrejurare*” nu stabilește un standard probatoriu clar și lasă loc arbitrariului în aprecierea existenței vinovăției. Nu se precizează dacă este necesară o cunoaștere efectivă, directă, sau dacă este suficientă o formă de culpă, cum ar fi acceptarea posibilității ca elementele de identificare să fie falsificate.

În ceea ce privește forma agravată prevăzută la alin. (2), aceasta este afectată de aceleași deficiențe de claritate. Sintagma „*în scop comercial*” nu este definită și se suprapune în mod evident cu ipoteza „*de un operator economic*”, ceea ce generează o dublare nejustificată a circumstanțelor agravante.

De asemenea, expresii precum „*asupra mai multor ambarcatiuni*” și „*în mod repetat*” nu sunt determinate, lăsând loc unor interpretări arbitrare (de exemplu, dacă „*mai multe*” înseamnă două sau un număr mai mare, ori ce interval temporal definește repetarea).

Atragem atenția și la interferența cu sancțiunile contravenționale prevăzute de *Hotărârea Guvernului nr. 1704/2024*, care se referă la aspecte care se suprapun peste infracțiunile și contravențiile prevăzute de prezenta propunere.

Astfel, această incriminare intră în contradicție cu reglementările contravenționale din art. 11 din propunere, dar și cu cele din *Hotărârea Guvernului nr. 1704/2024*. Suprapunerea parțială a elementului material (deținere, transport, comercializare) poate conduce la dificultăți în delimitarea răspunderii penale de cea contravențională, afectând *principiul securității juridice* și al *previzibilității normei*.

Arătăm că, pentru faptele grave, având în vedere că textul intenționează incriminarea „*deținerii*” unei ambarcațiuni sau motor de ambarcațiune, cunoscând faptul acestea provin din săvârșirea unei fapte prevăzute de legea penală, se poate reține *de lege lata*, fie *complicitatea*, potrivit art. 48 alin. (2) din *Codul penal*, fie *tăinuirea*, potrivit art. 270 din *Codul penal*. Prin urmare, legislația penală acoperă astfel de comportamente interzise. Cu toate acestea, incriminarea, în forma propusă, nu respectă principiul *ultima ratio* al dreptului penal. Extinderea sferei ilicitului penal asupra unor conduite care ar putea fi sancționate adecvat prin mijloace administrative conduce la o utilizare excesivă a sancțiunii penale, în absența unei justificări privind necesitatea și proporționalitatea acesteia.

În concluzie, dispozițiile art. 15 sunt afectate de ambiguitate și lipsă de corelare legislativă, ceea ce le face incompatibile cu cerințele de claritate, precizie și previzibilitate impuse de art. 1 alin. (5) din *Constituția României*.

20. Cu privire la art. 16, precizăm că reglementarea generală privind regimul introducerii sau scoaterii din țară a unor bunuri este *Legea nr. 86/2006 privind Codul vamal al României*.

Considerăm că rațiunea incriminării din *Codul vamal* - art. 272 - *Folosirea, la autoritatea vamală, a documentelor vamale de transport sau comerciale care se referă la alte mărfuri sau bunuri ori la alte cantități de mărfuri sau bunuri decât cele prezentate în vamă constituie infracțiunea de folosire de acte nereale și se pedepsește cu închisoare de la 2 la 7 ani și interzicerea unor drepturi* și art. 273 - *Folosirea, la autoritatea vamală, a documentelor vamale de transport sau comerciale falsificate constituie infracțiunea de folosire de acte falsificate și se pedepsește cu închisoare de la 3 la 10 ani și interzicerea unor drepturi* - este aceea de a proteja siguranța circuitului vamal și fiscal (evaziune fiscală, fraudă vamală).

Articolul 272 din *Codul vamal* se referă la folosirea documentelor vamale de transport sau comerciale care se referă la alte mărfuri sau bunuri ori la alte cantități de mărfuri sau bunuri decât cele prezentate în vamă. Folosirea presupune utilizarea efectivă la autoritatea vamală a unui înscris, de exemplu, scrisoare de trăsură, factură, aviz de însoțire, foi de parcurs etc, aceasta reprezentând „*fals în declarații*”. Elementul material al infracțiunii de la art. 273 din *Codul vamal* este asemănător cu cel al infracțiunii descrise la art. 272 din *Codul vamal*. Însă, în cazul infracțiunii de la art. 273, documentele prezentate la autoritatea vamală sunt falsificate, spre deosebire de înscrisurile ce formează obiect material al infracțiunii prevăzute la art. 272 din *Codul vamal*, care nu sunt falsificate.

Din analiza art. 16, ar rezulta că infracțiunea are în vedere faptul că bunul în sine este „falsificat” ca identitate. Din modul cum este formulat, traficul de ambarcațiuni ar proteja siguranța circulației bunurilor identificabile, ar combate furtul (spre exemplu, ambarcațiuni furate cu serii modificate).

Prin urmare, apreciem că faptele se suprapun peste reglementarea *de lege lata* din *Codul vamal* și este lipsită de claritate. Astfel, introducerea sau scoaterea din țară se poate face doar în baza unor documente, documente care, la rândul lor, sunt falsificate.

În primul rând, textul art. 16 nu delimitează suficient de clar sfera de aplicare față de infracțiunile deja existente. Deși aparent vizează bunul în sine (ambarcațiunea sau motorul) în practică, introducerea sau scoaterea din țară nu poate avea loc în absența unor formalități vamale, care implică în mod necesar utilizarea de documente. Astfel, situațiile în care bunul are elemente de identificare falsificate vor fi, în majoritatea cazurilor, însoțite și de utilizarea unor documente nereale sau falsificate, ceea ce atrage deja incidența dispozițiilor din *Codul vamal*. Această suprapunere ar crea un risc de dublă incriminare sau, cel puțin, de aplicare neunitară a legii penale.

În al doilea rând, formularea „*cunoscând această împrejurare*” ridică dificultăți probatorii. Stabilirea elementului subiectiv respectiv a cunoașterii caracterului falsificat sau alterat al elementelor de identificare poate fi dificil de realizat în practică, mai ales în situația unor dobânditori de bună credință. Lipsa unor criterii obiective sau a unor prezumții legale riscă să conducă fie la imposibilitatea tragerii la răspundere penală, fie la interpretări excesive din partea organelor judiciare.

În al treilea rând, sancțiunea prevăzută (închisoare de la 4 la 12 ani) apare ca fiind disproporționată în raport cu natura faptei și cu reglementările similare existente. Astfel, infracțiuni comparabile din *Codul vamal* sau din materia falsurilor au limite de pedeapsă mai mici, deși protejează valori sociale similare (siguranța circuitului economic, încrederea în acte, disciplina vamală). Lipsa unei justificări clare pentru acest tratament sancționator mai sever contravine *principiului proporționalității pedepselor*.

De asemenea, textul nu clarifică dacă fapta are caracter de pericol abstract sau concret și nici dacă este necesară producerea unei consecințe (de exemplu, introducerea efectivă în circuitul economic a unui bun cu identitate falsificată). Ambiguitatea afectează previzibilitatea normei penale, contrar exigențelor de calitate a legii.

Nu în ultimul rând, instituirea confiscării obligatorii, coroborată cu reglementarea distinctă din art. 19, ridică probleme de corelare legislativă. Nu este clar dacă confiscarea se realizează în condițiile generale prevăzute de dreptul penal.

În concluzie, dispozițiile art. 15 sunt afectate de ambiguitate și lipsă de corelare legislativă, ceea ce le face incompatibile cu cerințele de claritate, precizie și previzibilitate impuse de art. 1 alin. (5) din *Constituția României*, și disproporționate sub aspect sancționator.

Prin urmare, nu se justifică dispozițiile art. 16 din cuprinsul proiectului, urmând a se aplica reglementarea generală din *Codul vamal*.

21. Cu privire la propunerea de infracțiune de la art. 17, reglementarea generală din *Codul penal*, art. 323, referitoare la *uzul de fals*, are în vedere o infracțiune subsecventă celei de *fals material în înscrisuri oficiale, fals intelectual* sau celei de *fals în înscrisuri sub semnătură privată*. *Uzul de fals* înseamnă de fapt intenția de a produce o consecință juridică, adică folosirea falsului în vederea producerii unei consecințe juridice.

Articolul 17 se referă exclusiv la falsificarea documentelor legate de ambarcațiuni de agrement și motoare de ambarcațiuni, acoperă situațiile în care o persoană folosește, prezintă sau pune în circulație documente false ori inexacte privind identitatea, proveniența sau caracteristicile tehnice ale unei ambarcațiuni sau ale unui motor de ambarcațiune. Prevede o pedeapsă mai severă (între un an și 5 ani de închisoare) pentru folosirea documentelor false legate de ambarcațiuni. În lipsa unor elemente circumstanțiale specifice (de exemplu, un pericol social sporit, legat de siguranța navigației sau de), incriminarea apare ca fiind redundantă.

Ambele infracțiuni (cea din *Codul penal* și cea propusă) se referă la falsificarea documentelor, având ca scop folosirea acestora pentru a produce efecte juridice (într-un caz pentru ambarcațiuni, iar în celălalt pentru orice alt domeniu).

Sintagma „*documente false ori inexacte*” ridică probleme de claritate și previzibilitate. Noțiunea de „*document inexact*” este mai largă decât cea de „*document fals*” și poate include erori materiale, omisiuni sau neconcordanțe care nu presupun neapărat intenția de falsificare. În absența unei delimitări clare, există riscul ca sfera infracțiunii să includă și fapte care, în mod normal, ar trebui să atragă doar răspunderea contravențională sau administrativă. Această imprecizie contravine exigențelor de calitate a legii impuse de art. 1 alin. (5) din *Constituția României*.

Precizăm că art. 17 interferează și cu art. 16 din propunere, ambele texte au în vedere folosirea de documente false. La art. 16, fapta constă în introducerea sau scoaterea din țară a unei ambarcațiuni ori a unui motor cu elemente de identificare falsificate, alterate, înlocuite ori inexistente, apărând ca fiind o infracțiune asemănătoare *contrabandei calificate*.

La art. 17, fapta constă în folosirea, prezentarea sau punerea în circulație a documentelor false ori inexacte privind ambarcațiuni sau motoare. Se apropie de infracțiunile de uz de fals din *Codul penal*, așa cum am precizat mai sus.

Reglementările se suprapun parțial prin elementul material, întrucât ambele implică falsificări legate de identitatea sau proveniența ambarcațiunii, însă ambele cer intenție directă și implică falsificarea sau folosirea unor elemente ori documente false legate de identificarea ambarcațiunilor. Elementul material poate coincide atunci când introducerea unei ambarcațiuni fals identificate implică și folosirea de documente false. Astfel, art. 16 se referă la actul fizic al introducerii/scoaterii din țară un comportament cu implicații vamale și de siguranță transfrontalieră, iar art. 17 se referă la uzul efectiv al documentelor - un comportament administrativ sau juridic (înregistrare, vânzare, punere în circulație etc.). În practică, poate fi reținut concurs de infracțiuni (nu absorbție) - dacă o persoană trece frontiera cu o ambarcațiune având elemente falsificate (art. 16) și, ulterior, folosește documente false pentru înmatriculare (art. 17), sunt practic două fapte autonome. Totuși, dacă documentul fals este strict subordonat introducerii ilegale (mijloc necesar), se poate aprecia ca infracțiune unică complexă (art. 16 absorbind art. 17).

În al treilea rând, elementul subiectiv este insuficient nuanțat. Deși textul menționează "*cu știință*", nu este clar dacă se cere intenție directă calificată (urmărirea producerii unor consecințe juridice) sau este suficientă acceptarea posibilității utilizării documentului inexact. Spre deosebire de *uzul de fals* din dreptul comun, unde scopul producerii unei consecințe juridice este esențial, art. 17 nu precizează explicit această cerință, ceea ce poate genera practici neunitare.

De asemenea, regimul sancționator propus (închisoare de la un an la 5 ani) este relativ sever în raport cu incriminarea generală a uzului de fals, fără a fi justificat în mod explicit de un grad de pericol social ridicat. Lipsa unei fundamentări a acestui tratament sancționator diferențiat poate ridica probleme de proporționalitate.

Nu în ultimul rând, textul nu distinge între tipurile de documente vizate (oficiale, sub semnătură privată, documente tehnice, certificate de

înmatriculare etc.), deși această distincție este relevantă. O astfel de omisiune contribuie la caracterul vag al incriminării.

În concluzie, propunerea de la art. 17 este contrară prevederilor 1 alin. (5) din *Constituția României, republicată*, în componenta privitoare la calitatea legii, întrucât nu este clară și previzibilă în privința elementului material și a elementului subiectiv.

22. Dispozițiile art. 18 instituie condițiile în care o persoană poate fi exonerată de răspundere penală, condiționând această excludere de îndeplinirea a trei cerințe: dobândirea cu bună-credință, imposibilitatea de a cunoaște falsul și sesizarea imediată a autorităților. Semnalăm faptul că redactarea textului nu este pe deplin lămuritoare dacă aceste condiții trebuie îndeplinite cumulativ sau sunt cazuri diferite de excludere a răspunderii penale.

Textul utilizează sintagme precum „bună-credință”, „în mod rezonabil” și „imediat”, fără a le defini în mod corespunzător. Aceste noțiuni au un caracter vag și susceptibil de interpretări divergente, ceea ce contravine exigențelor de claritate și previzibilitate impuse de art. 1 alin. (5) din *Constituție*.

În același sens, apreciem că nu sunt suficient argumentate soluțiile normative prevăzute la art. 18 din inițiativa legislativă, referitoare la excluderea răspunderii penale, inclusiv prin prisma faptului că infracțiunile propuse la art. 14 -17 se comit cu intenție, iar din conținutul normativ nu rezultă fără echivoc dacă este necesar ca ipotezele enumerate să fie îndeplinite în mod cumulativ.

Contrar principiului potrivit căruia *buna-credință se prezumă*, acest text elimină prezumția de bună-credință, trebuind să dovedești că ai fost de bună-credință la dobândirea ambarcatiunii, conducând la o răsturnare implicită a sarcinii probei, incompatibilă cu exigențele dreptului procesual penal, unde sarcina probei aparține organelor de urmărire penală/procurorului¹⁵. De asemenea, o astfel de reglementare aduce atingere și prezumției de nevinovăție¹⁶ care este raportată la sarcina probei. Organele

¹⁵ A se vedea, în acest sens, art. 99 din *Codul de procedură penală* - Art. 99. Sarcina probei. (1) În acțiunea penală sarcina probei aparține în principal procurorului, iar în acțiunea civilă, părții civile ori, după caz, procurorului care exercită acțiunea civilă în cazul în care persoana vătămată este lipsită de capacitate de exercițiu sau are capacitate de exercițiu restrânsă. (2) Suspectul sau inculpatul beneficiază de prezumția de nevinovăție, nefiind obligat să își dovedească nevinovăția, și are dreptul de a nu contribui la propria acuzare. (3) În procesul penal, persoana vătămată, suspectul și părțile au dreptul de a propune organelor judiciare administrarea de probe.

¹⁶ A se vedea, în acest sens, art. 4 din *Codul de procedură penală* - Art. 4. Prezumția de nevinovăție. (1) Orice persoană este considerată nevinovată până la stabilirea vinovăției sale printr-o hotărâre penală definitivă. (2) După administrarea întregului probatoriu, orice îndoială în formarea convingerii organelor judiciare se interpretează în favoarea suspectului sau inculpatului.

judiciare trebuie să dovedească pe bază de probe legal administrate vinovăția suspectului sau inculpatului, iar acesta se poate folosi de dreptul la tăcere. Astfel, prezumția de nevinovăție este o garanție împotriva măsurilor arbitrare luate de către organele judiciare, prin garantarea libertății individuale.

Subliniem faptul că *Codul penal* reglementează, în Titlul II, Capitolul II. *Cauzele justificative* și Capitolul III. *Cauzele de neimputabilitate*, cauze care exclud infracțiunea și, implicit, răspunderea penală. Astfel, infracțiunea poate să nu existe nu numai dacă lipsește una dintre trăsăturile esențiale definitorii pentru existența ei, dar și atunci când fapta concretă, deși prezintă toate aceste trăsături, să fie comisă în situații care îi conferă un caracter licit, adică permis, fiind înlăturat caracterul ilicit al faptei. Aceste situații sunt aplicabile în cazul oricărei fapte prevăzute de legea penală.

În context, precizăm că eroarea (art. 30 din *Codul penal*) este cauza de neimputabilitate care înlătură răspunderea penală pentru persoana care, în momentul comiterii acesteia, nu cunoștea existența unei stări, situații ori împrejurări de care depinde caracterul penal al faptei.

În concluzie, dispozițiile art. 18 sunt afectate de ambiguitate și lipsă de corelare legislativă, ceea ce le face incompatibile cu cerințele de claritate, precizie și previzibilitate impuse de art. 1 alin. (5) din *Constituția României*.

23. Cu privire la art. 19 din cuprinsul propunerii legislative, observăm că se propune confiscarea ambarcațiunilor și a motoarelor de ambarcațiune obligatoriu, indiferent dacă fapta este contravenție sau infracțiune, dacă apare una dintre situațiile: i) nu se poate stabili identitatea tehnică; ii) nu se poate dovedi proveniența legală; iii) elementele de identificare sunt distruse, eliminate sau false.

Astfel, bunurile pot fi confiscate în absența unei condamnări și fără stabilirea vinovăției unei persoane, aplicându-se independent de răspunderea penală sau contravențională.

Confiscarea dispusă în aceste condiții reprezintă o ingerință gravă în dreptul de proprietate, garantat de art. 44 din *Constituție*. Măsura apare ca fiind automată și disproporționată, întrucât nu este condiționată de existența unei conduite culpabile.

Reglementarea permite confiscarea în situații de incertitudine (imposibilitatea dovedirii provenienței), ceea ce echivalează cu sancționarea unei stări de fapt, și nu a unei fapte ilicite.

24. Articolul 20 redefinesc *buna - credință* în contextul confiscării ambarcațiunilor de agrement și o condiționează de dovedirea unei conduite diligente la momentul dobândirii bunului prin verificarea existenței elementelor de identificare, obținerea de documente de proveniență aparent valide, respectiv inexistența unor indicii obiective de ilicitate.

În dreptul civil român, buna-credință este prezumată până la proba contrară, iar sarcina probei revine celui care invocă reaua-credință. Aceasta funcționează ca un principiu general de protecție a circuitului civil și a încrederii între părți.

Prin art. 20 din propunere se produce o deplasare conceptuală: buna-credință nu mai are rol de protecție a dreptului de proprietate, ea devenind relevantă doar pentru forma răspunderi și nu influențează aplicarea confiscării. Textul impune obligația de a dovedi buna - credință prin îndeplinirea unor condiții concrete, ceea ce contravine principiului general al prezumției de bună-credință din dreptul civil.

Alineatul (3) introduce criterii de evaluare a bunei-credințe, însă nu sunt clare: verificarea elementelor de identificare, solicitarea de documente de proveniență, precum și absența oricăror indicii de suspiciune. Acestea impun o sarcină probatorie ridicată, imprevizibilă și imposibilă, creând insecuritate juridică.

În acest sens, arătăm că art. 44 din *Constituție* garantează dreptul de proprietate, iar ingerințele sunt permise doar dacă sunt prevăzute de lege, justificate de un scop legitim și proporționale. O astfel de reglementare rupe echilibrul raporturilor juridice, afectând securitatea circuitului civil.

În concluzie, dispozițiile sunt contrare prevederilor 1 alin. (5) din *Constituția României, republicată*, în componenta privitoare la calitatea legii, și sunt de natură să afecteze dreptul de proprietate privată prevăzut de art. 44 alin. (1) din *Constituție*, restrângerea exercițiului unui drept constituțional putând fi realizată doar în condițiile art. 53 din *Constituție*.

25. În ceea ce privește art. 21, apreciem că acesta nu se justifică, precizarea nefiind necesară, deoarece aplicarea actelor normative amintite se face în temeiul interpretării normei juridice. Astfel, în măsura în care există dispoziții contrare într-o reglementare specială, aceasta urmează să deroge de la cadrul general, iar, în măsura în care reglementarea specială nu conține norme într-o anumită materie, aceasta urmează a se completa în mod corespunzător cu reglementarea generală.

26. În ceea ce privește art. 22, atragem atenția că acesta nu are în vedere *principiul aplicării legii penale sau contravenționale mai favorabile*, putând crea posibile dificultăți de aplicare.

În plus, stabilirea legii aplicabile în raport de data comiterii faptelor este echivocă. În acest caz, trebuie avute în vedere formele infracțiunii, precum forma continuă, continuată, progresivă etc, pentru fiecare existând o formă fapt consumat și o formă fapt epuizat. Spre exemplu, în cazul infracțiunilor continuate, legea aplicabilă trebuie stabilită în raport cu data comiterii ultimului act de executare, pe când, în cazul infracțiunilor progresive, legea aplicabilă se va determina în raport cu momentul comiterii acțiunii/inacțiunii ce reprezintă elementul material al infracțiunii.

27. Subliniem faptul că propunerea legislativă nu conține o formulă de atestare a autenticității actului, care să îndeplinească exigențele de tehnică legislativă. Potrivit art. 40 din *Legea nr. 24/2000*, „*actul normativ are următoarele părți constitutive: titlul și, dacă este cazul, preambulul, formula introductivă, partea dispozitivă, formula de atestare a autenticității actului*”. Astfel, precizăm faptul că ar fi fost necesară respectarea prevederilor art. 46 din *Legea nr. 24/2000*, în ceea ce privește atestarea autenticității actului normativ.

28. Analizând proiectul în ansamblul său, apreciem că redactarea propusă nu respectă nici exigențele de tehnică legislativă prevăzute de *Legea nr. 24/2000*, potrivit cărora actele normative trebuie să fie formulate într-un limbaj juridic clar, precis și previzibil, evitându-se paralelisme legislative și suprapunerile de reglementare. Or, se constată atât un paralelism cu unele incriminări existente în *Codul penal*, cât și o suprapunere între regimul contravențional și cel penal instituit prin aceeași propunere legislativă.

De asemenea, propunerea legislativă nu respectă nici principiul *ultima ratio* al dreptului penal, consacrat în doctrină și jurisprudență, potrivit căruia intervenția penală trebuie să reprezinte ultima soluție, utilizată doar în situațiile în care alte mijloace juridice sunt insuficiente.

Cu privire la aspectele semnalate, arătăm că, prin *Decizia nr. 688/2017*, Curtea Constituțională a apreciat că, în reglementarea sancțiunilor de drept penal de către legiuitor, trebuie stabilit un echilibru între dreptul fundamental care face obiectul limitării impuse de sancțiune și valoarea socială a cărei protecție a determinat limitarea.

Față de incoerențele semnalate mai sus, subliniem și necesitatea de a respecta *principiul legalității* în activitatea de legiferare, principiu care se extinde pe două planuri ale dreptului penal: (i) al incriminării (nicio faptă nu poate fi considerată infracțiune dacă nu este prevăzută de lege - *nullum crimen sine lege*) și (ii) pe cel sancționator, al pedepselor (numai legea prevede pedepsele ce se pot aplica și măsurile ce pot fi luate în cazul săvârșirii de infracțiuni - *nulla poena sine lege*).

Așa cum a reținut instanța de contencios constituțional, prin *Decizia nr. 452/2021*: „În acest sens, este de menționat și jurisprudența Curții Europene a Drepturilor Omului, care a statuat că art. 7 paragraful 1 din *Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale*, ce consacră *principiul legalității incriminării și pedepsei* (*nullum crimen, nulla poena sine lege*) - pe lângă interzicerea, în mod special, a extinderii conținutului infracțiunilor existente asupra unor fapte care anterior nu constituiau infracțiuni -, instituie și cerința potrivit căreia legea trebuie să definească în mod clar infracțiunile și pedepsele aplicabile, această cerință fiind îndeplinită atunci când un justițiabil are posibilitatea de a cunoaște, din însuși textul normei juridice pertinente, la nevoie cu ajutorul interpretării acesteia de către instanțe și în urma obținerii unei asistențe judiciare adecvate, care sunt actele și omisiunile ce pot angaja răspunderea sa penală și care este pedeapsa pe care o riscă în virtutea acestora. Totodată, Curtea de la Strassbourg a reținut că noțiunea de „*drept*” folosită la art. 7 corespunde celei de „*lege*” care apare în alte articole din *Convenție* și înglobează atât prevederile legale, cât și practica judiciară, presupunând cerințe calitative, îndeosebi cele ale accesibilității și previzibilității”.

29. În ceea ce privește *Expunerea de motive*, considerăm că aceasta nu îndeplinește toate exigențele prevăzute în cuprinsul art. 31¹⁷ din *Legea*

¹⁷ Instrumentul de prezentare și motivare include conținutul evaluării impactului actelor normative, cuprinzând următoarele secțiuni:

a) motivul emiterii actului normativ - cerințele care reclamă intervenția normativă, cu referire specială la insuficiențele și neconcordanțele reglementărilor în vigoare; principiile de bază și finalitatea reglementărilor propuse, cu evidențierea elementelor noi; concluziile studiilor, lucrărilor de cercetare, evaluărilor statistice; referirile la documente de politici publice sau la actul normativ pentru a căror implementare este elaborat respectivul proiect. Pentru ordonanțele de urgență vor fi prezentate distinct elementele obiective ale situației extraordinare care impune reglementarea imediată, nefiind suficientă utilizarea procedurii parlamentare de urgență, precum și eventualele consecințe care s-ar produce în lipsa luării măsurilor legislative propuse;

b) impactul socioeconomic efectele asupra mediului macroeconomic, de afaceri, social și asupra mediului înconjurător, inclusiv evaluarea costurilor și beneficiilor;

c) impactul financiar asupra bugetului general consolidat atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani), inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri;

d) impactul asupra sistemului juridic - implicațiile pe care noua reglementare le are asupra legislației în vigoare; compatibilitatea cu reglementările comunitare în materie, determinarea exactă a acestora și, dacă este cazul, măsurile viitoare de armonizare care se impun; deciziile Curții de Justiție a Uniunii Europene și alte documente relevante pentru transpunerea sau implementarea prevederilor legale respective; implicațiile asupra legislației interne, în cazul ratificării

nr. 24/2000, instrumentul de motivare și prezentare neconținând justificarea clară a cerințelor care reclamă intervenția normativă, respectiv a măsurilor vizate.

III. Punctul de vedere al Guvernului

Având în vedere considerentele prezentate, Guvernul nu susține prezenta inițiativă legislativă.

Cu stimă,
Ilie Gavril BOLOJAN

PRIM-MINISTRU

Domnului deputat Sorin – Mihai GRINDEANU

Președintele Camerei Deputaților

sau aprobării unor tratate ori acorduri internaționale, precum și măsurile de adaptare necesare; preocupările în materie de armonizare legislativă;

e) consultările derulate în vederea elaborării proiectului de act normativ, organizațiile și specialiștii consultați, esența recomandărilor primite;

f) activitățile de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ;

g) măsurile de implementare - modificările instituționale și funcționale la nivelul administrației publice centrale și locale.