



Biroul permanent al Senatului

L. 460 / 18.07.2022

Biroul permanent al Senatului

Ep. 332 / 24.06.2022

AVIZ

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

Analizând propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere (b332/25.05.2022), transmisă de Secretarul General al Senatului cu adresa nr. XXXV/2689/31.05.2022 și înregistrată la Consiliul Legislativ cu nr. D632/31.05.2022,

CONSILIUL LEGISLATIV

În temeiul art. 2 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 73/1993, republicată și al art. 3 alin. (3) din Regulamentul de organizare și funcționare a Consiliului Legislativ,

Avizează favorabil propunerea legislativă, cu următoarele observații și propuneri:

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

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

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

3. Ca observații de ordin general, reținem următoarele:

3.1. Din norma propusă, la art. I pct. 1, pentru art. 3 pct. 5¹ coroborată cu cea preconizată, la pct. 3, la care se dispune abrogarea art. 3 pct. 22, precum și din dispozițiile propuse pentru art. II-IV, rezultă că se intenționează ca licența de traseu să nu mai fie reglementată, urmând ca aceasta să fie înlocuită cu autorizația de transport național. Referitor la acest aspect, semnalăm că, deși Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 nu stabilește semnificația autorizației respective în cadrul art. 3, aceasta conține prevederi

referitoare la autorizarea activităților de transport rutier național, procedura acestei autorizări fiind stabilită prin norme de nivel terțiar. Or, propunerea **nu dispune abrogarea sau, după caz, obligația elaborării unor norme de modificare a acestora în conformitate cu dispozițiile sale.**

Totodată, la pct. 3 al articolului antereferit, se dispune abrogarea pct. 33, care definește **programul de transport.**

Semnalăm că aceste soluții legislative **nu sunt argumentate în Expunerea de motive.** Prin urmare, documentul de motivare trebuie completat în mod corespunzător.

Pe de altă parte, semnalăm că, în cadrul legislației în vigoare, **există trimiteri atât la licența de traseu, cât și la programul de transport,** iar aici ne referim la ordonanța Guvernului care face obiectul prezentelor intervenții legislative, dar și la alte acte normative, de exemplu la Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare. Pe cale de consecință, se impun **intervenții asupra respectivelor norme de trimitere,** în scopul corelării cu norma preconizată la pct. 3.

3.2. Propunerea legislativă reglementează **procedura autorizării** activităților de transport rutier național numai în ceea ce privește transportul rutier **interjudețean** (la art. 36¹-36⁷, propuse la art. I pct. 9), omițând să reglementeze autorizarea în cazul transportului rutier **județean.**

3.3. Inițiativa legislativă extinde, în cazul transportului rutier **național,** unele dispoziții ale Regulamentului (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 (reformare) care însă, potrivit articolului 1 alineatul (1), „ (...) *se aplică transportului internațional de persoane cu autocarul și autobuzul pe teritoriul Comunității (...)*”. Deși, teoretic, nimic nu s-ar opune ca, în privința transportului rutier național, să se dea o reglementare similară celei din Regulamentul menționat anterior, practic, în situația de față, în unele cazuri, prin trimiterile realizate la dispoziții ale acestui Regulament, procedeul este incorect (art. 36² alin. (1) lit. c), propus la art. I pct. 9 și art. 36⁷ alin. (1) de la același punct), iar în alte cazuri, preluarea unor dispoziții ale acestuia nu se integrează în ansamblul reglementării Ordonanței

Guvernului nr.27/2011, cu modificările și completările ulterioare (art. 36 alin. (1), propus la pct. 8 și toate celelalte situații similare).

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

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

Precizăm că, potrivit art. 6 alin. (1) din Legea nr. 24/2000, republicată, cu modificările și completările ulterioare, proiectul de act normativ trebuie să instituie **reguli necesare, suficiente și posibile care să conducă la o cât mai mare stabilitate și eficiență legislativă**. Totodată, soluțiile pe care le cuprinde noua reglementare trebuie să fie **temeinic fundamentate**, luându-se în considerare **interesul social, politica legislativă a statului român și cerințele corelării cu ansamblul reglementărilor interne**.

De asemenea, mai multe texte ale propunerii nu respectă prevederile art. 8 alin. (4) teza I, art. 36 alin. (1) și art. 37 alin. (1) din Legea nr. 24/2000, republicată, cu modificările și completările ulterioare, așa cum vom arăta în cele de mai jos la punctele 5, 6 și 7.

4. Semnalăm că propunerea legislativă este lipsită de **formula introductivă**, consacrată la art. 42 alin. (2) din Legea nr. 24/2000, republicată, cu modificările și completările ulterioare, în următoarea redactare:

„Parlamentul României adoptă prezenta lege”.

Aceasta trebuie să figureze imediat după titlu.

5. La **art. I partea introductivă**, este necesară menționarea intervențiilor legislative ce i-au fost aduse Ordonanței Guvernului nr. 27/2011, prin inserarea sintagmei „cu modificările și completările ulterioare” după referirea la publicația oficială.

Pentru respectarea uzanței redacționale, **părțile dispozitive** se vor reda potrivit următoarelor modele:

„... La articolul ..., după punctul ... se introduce un nou punct, **pct. ...**, cu următorul cuprins:”;

„... După articolul ... se introduce un nou articol, **art. ...**, cu următorul cuprins:”;

„... După articolul ... se introduc ... noi articole, **art. ...-...**, cu următorul cuprins:”.

6. La **pct. 1** referitor la textul propus pentru **art. 3 pct. 5¹**, pentru corectitudinea exprimării, propunem înlocuirea sintagmelor „documentul pe baza căruia”, respectiv „pe perioada sa de valabilitate” cu sintagmele „documentul **în** baza căruia”, respectiv „**în** perioada sa de valabilitate”.

Totodată, semnalăm că textul se referă la operațiunile de transport rutier național contra cost **de persoane**, deși documentul în cauză poartă denumirea de „autorizație **de transport național**”, fără a distinge după cum transportul este de persoane sau de mărfuri.

Propunem reanalizarea definiției sub acest aspect.

7. La **pct. 4**, textul propus pentru **art. 3 pct. 33** nu se corelează cu cel preconizat la **pct. 1** pentru **art. 3 pct. 5¹**, potrivit căruia operațiunile de transport rutier național contra cost, pentru care se emite autorizația de transport național, se realizează prin servicii regulate sau servicii regulate speciale, **nu** și prin **servicii ocazionale**. Ca atare, este necesară revederea celor două texte, în scopul punerii lor de acord.

Observația este valabilă și pentru **art. 36² alin. (1) lit. a)**, al cărui text este propus la **pct. 9**, precum și pentru **art. 37 alin. (1)**, al cărui text este propus la **pct. 10**.

8. La **pct. 5** referitor la textul propus pentru **art. 3 pct. 44**, aducem în atenția inițiatorilor că definirea transportului rutier național se face prin raportare la operațiunea de transport rutier, care se realizează între un punct de plecare și un punct de destinație, astfel că o operațiune de transport rutier nu se poate efectua decât între **două** localități. Din acest motiv, considerăm că dispoziția *de lege lata* a acestui punct este cea corectă și prin urmare, propunem renunțarea la modificarea **pct. 44**.

Observația de mai sus vizează și textul preconizat la **pct. 15**, pentru **art. 46**.

9. La **pct. 6** referitor la textul propus pentru **art. 28 partea introductivă**, pentru evitarea repetării, propunem înlocuirea sintagmei „se efectuează, în condițiile art. 14-17” cu sintagma „se efectuează în **conformitate cu prevederile art. 14-17**”.

Totodată, semnalăm că enumerarea condițiilor de la **lit. a)-c)** restrânge semnificația operațiunilor de cabotaj, definite la art. 2 pct. 7 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009, doar la cea prevăzută la **liniuta a doua** a punctului sus-menționat. Menționăm că, potrivit art. 2 pct. 7 antereferit, „*„operațiuni de cabotaj” înseamnă: - fie servicii **naționale** de transport rutier de persoane efectuate contra cost în numele unui terț, temporar, de un operator de transport într-un stat membru gazdă; - fie imbarcarea și debarcarea persoanelor în cadrul aceluiași stat membru, în timpul unui serviciu **internațional** regulat, în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament, cu condiția ca acesta să nu reprezinte principalul scop al serviciului respectiv;*”. Pentru conformitate cu dispozițiile acestui Regulament, apreciem că este necesară revederea enumerării respective.

10. La **pct. 7** referitor la textul propus pentru **art. 28¹**, pentru utilizarea limbajului specific normativ, sintagma „se vor aplica prin asemănare” se va înlocui cu sintagma „se **aplică în mod corespunzător**”.

11. La **pct. 8** referitor la textul propus pentru **art. 36 alin. (1)**, expresia „valabil emisă” este neclară și impredictibilă, întrucât în cuprinsul propunerii legislative nu se reglementează condițiile în care autorizația respectivă este valabil emisă. Pe cale de consecință, este necesară revederea textului.

Totodată, pentru corelare terminologică cu Ordonanța Guvernului nr. 27/2011, cu modificările și completările ulterioare, propunem ca expresia „autoritatea de autorizare” să fie înlocuită cu expresia „autoritatea **competentă**”. Semnalăm că expresia „autoritatea de autorizare” este folosită de Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 care, așa cum s-a menționat la pct. 3 subpct. 3.3 *supra*, potrivit articolului 1 alineatul (1), „*(...) se aplică transportului **internațional** de persoane cu autocarul și autobuzul pe teritoriul Comunității (...)*”.

Reiterăm propunerea de mai sus pentru toate situațiile similare.

La **alin. (2) lit. d)**, textul este neclar și, prin urmare, lipsit de predictibilitate, întrucât nu se înțelege dacă noțiunea „opriri”, respectiv „orar” desemnează locurile de oprire și intervalul orar al opririlor sau se referă la altceva. Este necesară reformularea textului, în funcție de intenția de reglementare.

La **alin. (3)**, pentru evitarea unei exprimări redundante, este necesară eliminarea cuvântului „maximă” din cadrul sintagmei „Perioada de valabilitate maximă”, iar pentru corectitudinea exprimării, sintagma „stabilită la o perioadă mai scurtă” trebuie înlocuită cu sintagma „stabilită **pentru** o perioadă mai scurtă”. Prima dintre aceste observații este valabilă și pentru textul art. 36³ alin. (3), propus la pct. 9, referitor la sintagma „în termen de **maximum** 15 zile”.

12. La **pct. 9**, textul propus pentru **art. 36¹ alin. (1)** se referă la „cererea pentru efectuarea **traseului** rutier interjudețean”, deși ar trebui să facă vorbire despre cererea **de autorizare**, având în vedere definiția preconizată, la art. I pct. 1, pentru art. 3 pct. 5¹. Formulăm această observație și pentru **alin. (2)**.

Totodată, semnalăm că, potrivit art. 41 alin. (1), **biletele fac parte din categoria mai largă a legitimațiilor de călătorie**, alături de abonamente și legitimații speciale. Observația este valabilă și pentru **art. 36⁷ alin. (1)**.

Pe cale de consecință, este necesară reformularea textului în mod corespunzător.

La **alin. (2)**, expresia „în condițiile legii”, prin caracterul său general, face ca textul să fie lipsit de precizie și de predictibilitate, fiind necesară menționarea în mod expres a dispozițiilor legale incidente. Formulăm aceeași observație pentru toate situațiile similare.

La **alin. (4)**, semnalăm că posibilitatea prestării serviciului printr-un subcontractant este prevăzută la articolul 6 alineatul 1 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 - la care se face trimitere în textul preconizat pentru **art. 36² alin. (1) lit. c)** - , or acest Regulament se aplică transportului **internațional** de persoane cu autocarul și autobuzul, așa cum s-a arătat la **pct. 11 *supra***.

Pe de altă parte, referirea la „asociat” este incorectă prin raportare la textul propus pentru art. 36² alin. (2), potrivit căruia „autorizația de transport național se **emite în numele tuturor întreprinderilor și (...)** este acordată **întreprinderii care conduce operațiunea**”.

La textul propus pentru **art. 36² alin. (1)**, având în vedere că, din textul lit. b), care folosește conjuncția „și”, rezultă că trebuie îndeplinite toate condițiile respective, propunem înlocuirea sintagmei „trebuie să îndeplinească următoarele condiții:” cu sintagma „trebuie să îndeplinească **în mod cumulativ** următoarele condiții:”. Pe cale de consecință, conjuncția menționată mai sus trebuie eliminată din cadrul lit. b), întrucât folosirea sa în acest context nu corespunde uzanțelor redactării actelor normative.

La textul propus pentru **art. 36³ alin. (1)**, având în vedere că actul normativ de bază nu operează cu expresia „aviz de principiu”, pentru claritatea normei, se impune stabilirea semnificației acesteia.

Reiterăm observația de mai sus pentru **alin. (2)**.

Totodată, pentru o exprimare corectă, propunem înlocuirea expresiei „respectiv autogări” cu sintagma „respectiv **activități desfășurate de autogări**”.

Reiterăm această propunere pentru toate cazurile similare.

La **alin. (2)**, dintr-o eroare de tastare, s-a scris „aministrației”, în loc de „administrației”, fiind necesară efectuarea corecturii de rigoare.

La **alin. (3)**, semnalăm că avizul de principiu nu completează cererea depusă de operatorul de transport rutier, ci o însoțește, motiv pentru care textul trebuie reformulat în mod corespunzător.

La **alin. (4)**, semnalăm că redactarea textului este defectuoasă, întrucât o entitate care are atribuția emiterii unui aviz nu trebuie să fie sau nu de acord cu cererea, ci să emită avizul sau, dimpotrivă, să respingă cererea, atunci când sunt sau nu îndeplinite anumite condiții legale. Or, propunerea legislativă **nu stabilește condițiile pe care trebuie să le îndeplinească operatorul de transport** pentru ca operatorul economic care efectuează activități conexe transportului rutier să emită avizul de principiu.

În plus, semnalăm că trimiterea la **alin. (2)** este eronată, termenul respectiv fiind prevăzut la **alin. (3)**. Pe cale de consecință, este necesară corectura de rigoare. Reiterăm observația pentru **alin. (5)**.

De asemenea, semnalăm că nu cererea i se comunică solicitantului, în cazul respingerii acesteia, ci faptul că a fost respinsă. Prin urmare, este necesară reformularea textului în mod corespunzător.

La **alin. (5)**, întrucât, potrivit **alin. (1)**, ne aflăm în prezența unor situații alternative, este necesară înlocuirea expresiei „precum și” cu sintagma „sau, după caz”.

La textul propus pentru **art. 36⁵**, deoarece structura articolului cuprinde două alineate, este necesară marcarea primului alineat ca alin. „(1)”.

Totodată, sugerăm revederea sintagmei „avize pentru utilizarea acestora”, care nu este adecvată stilului normativ, aceasta putând fi, eventual, înlocuită cu sintagma „avizele de principiu”, în ipoteza însușirii observației anterioare în legătură cu acest aviz, asigurându-se, în acest fel, și unitatea terminologică în cadrul propunerii.

La textul propus pentru **art. 36⁶**, pentru corectitudinea exprimării, propunem ca sintagma „pentru rezolvarea situațiilor excepționale sau temporare” să fie înlocuită cu sintagma „în situații excepționale sau **temporar**”.

La textul propus pentru **art. 36⁷ alin. (1)**, reiterăm observația anterioară referitoare la faptul că Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 se aplică transportului **internațional** de persoane cu autocarul și autobuzul, or în cazul de față este vorba despre transportul rutier interjudețean.

La **alin. (2)**, pentru o exprimare corectă, este necesară înlocuirea expresiei „după trei luni” cu expresia „la trei luni”. Recomandăm însă revederea normei preconizate, care nu fixează un termen pentru notificare.

La **alin. (3)**, semnalăm că alin. (2), la care se face trimitere, nu prevede un termen de notificare, ci termenul de trei luni stabilit la acest alineat este termenul care curge de la primirea notificării. Recomandăm revederea textului, astfel încât să existe o corelare cu alin. (2).

La **alin. (4)**, textul se referă la „data retragerii”, deși din textul propus pentru alin. (2) nu rezultă în mod clar care ar fi aceasta. Este necesară revederea normei.

13. La **pct. 10** referitor la textul propus pentru **art. 37 alin. (3)**, nu este clar în ce constă stimularea financiară suplimentară la care se referă textul, acesta fiind, pe cale de consecință, lipsit de predictibilitate. Este necesară o detaliere în acest sens.

14. Semnalăm că norma propusă la **pct. 11** pentru **art. 37¹** nu întrunește cerințele specifice de claritate și previzibilitate în ceea ce privește sancțiunile pe care le poate aplica autoritatea competentă în domeniu.

Astfel, în cuprinsul **alin. (1)** se face referire, în mod generic, la „încalcări ale legislației în domeniul transporturilor”, fără a se preciza care anume reglementări sunt avute în vedere, precum și la „abuzuri

realizate de operatorii de transport”, aceste noțiuni fiind detaliate în cuprinsul lit. a) - f) prin indicarea unor varietăți de fapte despre care nu se precizează dacă atrag vreun tip de răspundere juridică sau dacă există acte normative prin care respectiva răspundere este stabilită.

Referitor la acest din urmă aspect, precizăm că, potrivit art. 85 alin. (2) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011, cu modificările și completările ulterioare, stabilirea și sancționarea contravențiilor în cazul încălcării prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1.071/2009, ale Regulamentului (CE) nr. 1.072/2009 și ale Regulamentului (CE) nr. 1.073/2009, ale acestei ordonanțe, precum și ale normelor de aplicare a sa, se realizează prin hotărâre a Guvernului.

În prezent, respectivele contravenții sunt prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 69/2012, cu modificările și completările ulterioare, act normativ care prevede, pe lângă sancțiunile contravenționale, unele **măsur administrative** similare celor prevăzute prin prezentul proiect, de exemplu retragerea licenței comunitare (art. 24).

Pentru evitarea unei duble reglementări a regimului juridic al măsurilor administrative - prin stabilirea acestora în două acte normative distincte, cu forță juridică diferită - , semnalăm că textul preconizat pentru **art. 37¹** ar putea fi menținut doar în cazul în care aceeași sancțiune este prevăzută pentru săvârșirea unor fapte diferite de cele prevăzute în respectiva hotărâre a Guvernului.

Prin urmare, textul art. 37¹ trebuie reanalizat, cu luarea în considerare inclusiv a faptului că, în ceea ce privește sintagma „sancțiunile prevăzute de **prezenta lege**”, folosită în **partea introductivă a alin. (1)**, întrucât potrivit art. 62 din Legea nr. 24/2000, republicată, cu modificările și completările ulterioare, dispozițiile de modificare și de completare se încorporează, de la data intrării lor în vigoare, în actul de bază, identificându-se cu acesta - în situația dată, în Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 - , ar fi trebuit ca textul să se refere la sancțiunile prevăzute în „**prezenta ordonanță**”.

Totodată, semnalăm că **lit. b)** conține prevederi care nu se corelează între ele. Astfel, în timp ce în prima parte a textului, se face referire la *licența de traseu* (prevedere aplicabilă doar în ipoteza reglementată la art. II, întrucât, din norma propusă, la pct. 1, pentru art. 3 pct. 5¹ coroborată cu cea preconizată, la pct. 3, la care se dispune abrogarea art. 3 pct. 22, **rezultă că se intenționează ca licența de traseu să nu mai fie reglementată**), în continuare textul se referă la omisiunea notificării intenției de retragere a serviciului, care, potrivit art. 36⁷ , are legătură cu *autorizația de transport național*.

De asemenea, trebuie avut în vedere că referirea la „*legislația internă sau internațională*”, respectiv la încălcările „*grave ale legislației comunitare*”, de la **lit. f)**, prin faptul că nu se menționează în mod expres dispozițiile legale vizate, este lipsită de precizie și predictibilitate. Avem în vedere inclusiv faptul că încălcările „*grave*” sunt prevăzute la art. 85 alin. (3) lit. c) din actul de bază în legătură cu prevederile **Regulamentului (CE) nr. 1.071/2009, ale Regulamentului (CE) nr. 1.072/2009 și ale Regulamentului (CE) nr. 1.073/2009**, ale Ordonanței Guvernului nr. 27/2011, precum și ale normelor de aplicare a acesteia, nefiind clar dacă prin referirea la legislația comunitară (corect, legislația Uniunii Europene) s-a intenționat referirea la aceste trei Regulamente.

În plus, sintagma „unei sau a mai multora dintre faptele prevăzute la alin. (2)”, folosită la **alin. (2)**, nu doar că este defectuoasă ca exprimare, dar poate conduce la interpretarea potrivit căreia ar putea fi aplicată o singură sancțiune pentru săvârșirea mai multor fapte.

De asemenea, propunem reformularea sintagmei „autoritatea competentă **poate**”, întrucât norma trebuie să aibă un caracter obligatoriu, iar în formularea actuală aceasta lasă loc la interpretări.

15. La pct. 14 referitor la textul propus pentru **art. 42¹**, textul se referă în mod generic la notificarea intenției „de a efectua un anumit traseu”, deși propunerea legislativă nu mai conține prevederi în legătură cu notificarea acestei intenții decât în cadrul textului preconizat, la pct. 9, pentru art. 36⁷ alin. (1), în legătură cu „un anumit traseu **interjudețean**”. Întrucât textul art. 42¹ face referire la notificarea respectivă, ar fi trebuit ca procedura emiterii autorizației de transport național, inclusiv această notificare, să fie reglementată prin prezenta inițiativă legislativă.

16. La art. II, pentru a asigura precizie și predictibilitate normei preconizate, este necesar să se facă referire la legislația anterioară „prezentei legi”.

Reiterăm observația de mai sus pentru toate situațiile similare.

17. La art. III, dincolo de faptul că exprimarea „în condiții de neconcurență” nu este specifică stilului normativ, nu este clar de ce ar trebui să existe această „neconcurență”, câtă vreme autorizația de transport național se eliberează după expirarea programului național de transport, până la data expirării acestui program depunându-se cererea de acordare a autorizațiilor de transport național. Sugerăm revederea textului sub acest aspect.

18. La art. IV alin. (1), semnalăm că expresia „în condițiile legii”, prin caracterul său general, nu conferă precizie și, implicit, predictibilitate normei preconizate. În plus, în timp ce în prima parte a textului se face referire la *acordarea autorizațiilor de transport național*, în cea de a doua parte se prevede *preschimbarea licențelor de traseu în autorizații de transport național*, cele două fiind operațiuni care diferă în mod sensibil. Este necesară reformularea textului corespunzător intenției de reglementare.

La **alin. (2)**, pentru o redactare adecvată stilului normativ, propunem înlocuirea sintagmei „data finalizării perioadei de valabilitate” cu formularea „data **expirării** perioadei de valabilitate”.

De asemenea, pentru precizia și predictibilitatea normei, este necesară înlocuirea expresiei în condițiile legii noi” cu sintagma „în conformitate cu prevederile prezentei legi”.

19. La art. V, având în vedere dispozițiile art. 12 alin. (1) din Legea nr. 24/2000, republicată, cu modificările și completările ulterioare, potrivit cărora legea intră în vigoare la 3 zile de la publicare, se impune eliminarea acestei norme, deoarece este suflăuă.

PRÉSENTÉ

Florin

FORDACHE
REGEDINT
SILIUL LEGISL

București

Nr. 722/24.06.2022

1632

O.G. nr. 27/2011

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

Ordonanță privind transporturile rutiere

- ¹ modificări prin O.U.G. nr. 11/2013 M. Of. nr. 122/5 mar. 2013
Ordonanță de urgență pentru modificarea și completarea
Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere
aprobată cu modificări și L. nr. 109/2014 M. Of. nr. 525/15 iul. 2014
completări prin
*modifică art. 18, art. 19 lit. b) și l), art. 35,
art. 40 alin. (1) și (4), art. 41 alin. (3), art.
80;
introduce art. 11_1, alin. (6) la art. 24,
alin. (5) la art. 41;
abrogă art. 19 lit. a)*
- ² modificări prin L. nr. 109/2014 M. Of. nr. 525/15 iul. 2014
Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului
nr. 11/2013 pentru modificarea și completarea Ordonanței
Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere
*modifică art. 11_1, art. 24 alin. (6), art. 40
alin. (1) și (4), art. 41 alin. (3), art. 41 alin.
(5), art. 80;
introduce lit. a_1) la art. 19, alin. (3) și (4)
la art. 67, art. 70_1 și 70_2, alin. (3) la art.
85;
abrogă art. 35 alin. (2), abrogă pct. 2 al
art. 1 din O.U.G. nr. 11/2013(cu referire la
art. 18) și pct. 4 al art. 1 din O.U.G. nr.
11/2013(cu referire la art. 19 lit. b) și l)*
- ³ modificări prin L. nr. 94/2016 M. Of. nr. 369/13 mai 2016
Lege pentru completarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011
privind transporturile rutiere
*introduce lit. p) la art. 11, art. 18_1 și art.
81_1*
- ⁴ completat prin L. nr. 251/2018 M. Of. nr. 947/9 nov. 2018
Lege pentru completarea art. 19 din Ordonanța Guvernului nr.
27/2011 privind transporturile rutiere
introduce lit. n) la art. 19
- ⁵ modificări prin O.U.G. nr. 51/2019 M. Of. nr. 535/28 iun. 2019
Ordonanță de urgență pentru modificarea și completarea unor
acte normative în domeniul transportului de persoane
respinsă prin L. nr. 34/2020 M. Of. nr. 271/1 apr. 2020
*modifică art. 2;
introduce pct. 6_1 la art. 3, lit. c) la art. 4
pct. 1 subpct. 1 și secțiunea a 5-a cu art.
8_1 la cap. I*
- ⁶ modificări prin L. nr. 136/2019 M. Of. nr. 587/17 iul. 2019
Lege pentru abrogarea alin. (1), (2) și (4) ale art. 40 din
Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile
rutiere, precum și pentru modificarea și completarea
Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 28/1999 privind
obligația operatorilor economici de a utiliza aparate de marcat
electronice fiscale
abrogă art. 40 alin.(1), (2) și (4)
- ⁷ modificări prin L. nr. 34/2020 M. Of. nr. 271/1 apr. 2020
Lege privind respingerea Ordonanței de urgență a Guvernului
nr. 51/2019 pentru modificarea și completarea unor acte
normative în domeniul transportului de persoane
respinge O.U.G. nr. 51/2019
- ⁸ modificări prin O.G. nr. 12/2022 M. Of. nr. 98/31 ian. 2022
Ordonanță pentru modificarea și completarea unor acte
normative din domeniul transporturilor rutiere
*modifică art. 8-10, art. 12-16, art. 21, art.
25 alin. (3), art. 27, art. 29, art. 32 alin.
(2), art. 44 alin. (2) și art. 85 alin. (3);
introduce art. 46_1;
abrogă art. 11 lit. c)*