



**AVIZ**  
**referitor la proiectul de Ordonanță pentru modificarea și  
completarea Ordonanței Guvernului nr.17/2002 privind  
stabilirea perioadelor de conducere și a perioadelor  
de odihnă ale conducătorilor vehiculelor care  
efectuează transporturi rutiere naționale**

Analizând proiectul de Ordonanță pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.17/2002 privind stabilirea perioadelor de conducere și a perioadelor de odihnă ale conducătorilor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere naționale, transmis de Secretariatul General al Guvernului cu adresa nr.168 din 23.08.2005,

**CONSILIUL LEGISLATIV**

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

**Avizează favorabil proiectul de ordonanță**, cu următoarele observații și propuneri:

1. Proiectul de ordonanță are ca obiect modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.17/2002 privind stabilirea perioadelor de conducere și a perioadelor de odihnă ale conducătorilor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere naționale. Principalele intervenții vizează armonizarea legislației naționale cu Directiva 2002/15/CE, în sensul unei protecții sporite a lucrătorilor implicați în transportul rutier.

Proiectul de ordonanță are ca temei art.1 pct.III poz.2 din Legea nr.209/2005 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe.

2. Din punct de vedere al dreptului comunitar, proiectul de ordonanță intră sub incidența reglementărilor Uniunii Europene, având

drept finalitate Libera circulație a lucrătorilor și Politica socială, respectiv Condițiile de lucru - salariile și timpul de lucru. La nivelul dreptului primar comunitar, politica legislativă în domeniul transporturilor își găsește fundamentul în Titlul V - Transporturi - articolele 70-80 ale Tratatului de la Amsterdam, cu modificările și completările ulterioare, însă *acquis*-ul comunitar în domeniu este alcătuit în principal din legislația secundară, constituită din câteva sute de regulamente, directive, decizii.

Dintre actele juridice comunitare, avute în vedere de inițiator la elaborarea proiectului, așa cum rezultă din Nota de fundamentare, relevante sunt atât Directiva nr.2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 referitoare la organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier cât și Regulamentul Consiliului nr.2135/98/CE de modificare a Regulamentului nr.3821/85/CEE privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și a Directivei nr.88/599/CEE privind aplicarea Regulamentului nr.3820/85/CEE și a Regulamentului nr.3821/85/CEE.

Din analiza efectuată asupra modalității transpunerii în actualul demers normativ a principalelor dispoziții comunitare conținute în Directiva mai sus amintită a reieșit faptul că acestea au fost preluate și adaptate în mod corespunzător fără a aduce atingere condițiilor de concurență privitoare la întreprinderile de transport rutier din Uniunea Europeană. Astfel au fost preluate în proiectul normativ atât terminologia utilizată în cadrul actului normativ comunitar menționat, cât și definiția "tahografului digital" și a "cartelei (tahografice)" (anexa I B din regulament) dar și normele minimale legale de organizarea timpului de lucru a persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, și nu în ultimul rând dispozițiile privind obligativitatea operatorilor de transport rutier de a-și informa proprii lucrători cu privire la regulamentele interne ale operatorului de transport rutier și cu prevederile relevante ale contractelor colective de muncă încheiate între aceștia. În vederea clarificării procedurilor, proiectul conține la anumite puncte, reglementări suplimentare față de textul comunitar.

Prin proiectul de ordonanță examinat se realizează încă un pas important privind armonizarea legislației interne cu legislația comunitară în acest domeniu.

**3. La formula introductivă**, pentru o exprimare specifică stilului normativ, propunem specificarea corectă, ca temei legal, a dispoziției din Legea nr.209/2005, respectiv art.1 pct.III poz.2.

4. La **partea introductivă a art.I**, semnalăm că ulterior aprobării prin Legea nr.466/2003, Ordonanța Guvernului nr.17/2002 a fost doar modificată prin Ordonanța Guvernului nr.25/2004. Ca urmare, pentru redarea exactă a naturii intervențiilor legislative care au avut loc asupra Ordonanței Guvernului nr.17/2002, trebuie înlocuită sintagma „completările ulterioare” cu „modificările ulterioare”.

5. La **art.I pct.1**, cuvântul „Ordonanței” din textul dispoziției de modificare este de prisos și urmează a fi eliminat.

Totodată, pentru unitate terminologică cu textul art.1 pct. III poz.2 din Legea nr.209/2005, care constituie temeiul legal al adoptării prezentei ordonanțe, recomandăm reformularea titlului ordonanței, astfel:

„Ordonanță pentru organizarea timpului de muncă al personalului care desfășoară activități mobile de transport rutier”.

Menționăm că titlul Directivei 2002/15/CE este similar acestei formulări.

6. La **art.I pct.3**, pentru conformitate cu exprimarea prevăzută la art.58 alin.(1) din Legea nr.24/2000, republicată, textul dispoziției de completare trebuie reformulat astfel:

„3. La articolul 2, după litera i) se introduc șase noi litere, lit.j)-o), cu următorul cuprins:”

O exprimare asemănătoare trebuie folosită și la **art.I pct.8, 12 și 17**.

Pentru unitate de redactare, propunem ca expresiile explicitate la **lit.j)-o)** nou-introduse la **art.2**, rediate subsecvent dispoziției de la pct.3, să fie scrise cu litere cursive, la fel ca termenii și expresiile de la lit.a)-i), după următorul exemplu:

„j) *tahograf digital* - ...”

Referitor la textul redat la **lit.k)** de la același art.2, precizăm că potrivit art.47 din Legea nr.24/2000, republicată, enumerările prezentate distinct se identifică prin utilizarea literelor alfabetului românesc și nu prin liniuțe sau alte semne grafice, că o enumerare distinctă, marcată cu o literă, nu poate cuprinde, la rândul ei, o altă enumerare și nici alineate noi și că dacă ipoteza marcată cu o literă necesită o dezvoltare sau explicare separată, aceasta se va face printr-un alineat distinct care să urmeze ultimei enumerări. Potrivit acestor observații se impune reamenajarea textului vizat. Observațiile sunt valabile și pentru **lit.o)**, unde propunem a se renunța la marcarea cu „(i)”, „(ii)” și „(iii)” a respectivelor enumerări, care, de altfel, nici nu trebuie identificate distinct.

7. La **art.I pct.4**, pentru rigoarea exprimării, propunem reformularea sintagmei care precede expresiei „se modifică”, după cum urmează:

„4. La articolul 3 alineatul (1), litera l) ...”.

8. La **art.I pct.5**, referitor la alin.(2) al art.8<sup>1</sup>, pentru exprimare specifică stilului normativ, sintagma „alineatului precedent” se va înlocui prin sintagma „prevederilor alin.(1)”.

La art.8<sup>4</sup>, pentru rigoare normativă și suplețea exprimării, sugerăm înlocuirea cu mențiunea „art.5-8”, a sintagmei „Cap.III – Pauze și perioade de odihnă ale conducătorilor auto”.

9. La **art.I pct.7**, lit.c) și e) ale art.9 trebuie cuprinse fiecare între ghilimele și despărțite printr-o linie punctată, deoarece nu sunt succesive. Observația este valabilă și pentru enumerările redactate la **art.I pct.11**, unde trebuie inserate ghilimelele la sfârșitul textului de la lit.e) și în debutul textului de la lit.l).

10. La **art.I pct.9**, pentru o exprimare uzuală, expresia „articolul 9<sup>1</sup>” din cuprinsul dispoziției trebuie înlocuită prin abrevierea „art.9<sup>1</sup>”. Propunerea este valabilă și pentru dispoziția de la **art.I pct.18**.

La **art.9<sup>1</sup>**, trebuie eliminate, ca fiind de prisos, parantezele inserate înaintea literelor a) și b) uzitate pentru marcarea enumerărilor respective.

11. La **art.I pct.10 și 13**, este necesară înlocuirea abrevierii „alin.(1)” din textul dispozițiilor, prin scrierea desfășurată „alineatul (1)”, pentru rigoarea exprimării.

12. Pentru o exprimare specifică stilului normativ, dispoziția de la **art.I pct.14** trebuie reformulată, astfel:

„14. Alineatele (3) și (4) ale articolului 16 se abrogă.”

13. La **art.I pct.18**, referitor la **art.21<sup>1</sup>**, propunem eliminarea, ca inutilă, a sintagmei „ale prezentei Ordonanțe” și scrierea cu literă mică a cuvântului „Muncii”, pentru redarea exactă a titlului legii menționate.

14. La **art.I pct.19**, semnalăm o inconsecvență. Astfel, norma prevede obligația Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului de a emite în termen de **6 luni** normele tehnice privind montarea tahografelor. Totuși, la art.I pct.16 se prevede ca până la data de **31 decembrie 2005**, să fie dotate cu tahograme unele vehiculele. Pentru ca acele vehicule să fie dotate cu tahograme care să respecte normele tehnice ce vor fi emise, propunem corelarea celor două termene.

Totodată, trebuie introdusă abrevierea „Art.22”, în debutul textului redat subsecvent dispoziției de modificare, pentru o completă identificare a articolului respectiv.

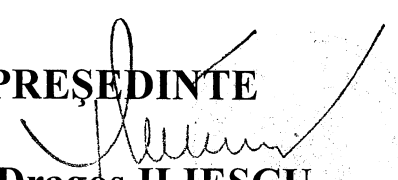
**15. La art.II**, propunem eliminarea normei, având în vedere că sintagma „operator de transport” este utilizată și de actul normativ cadru în domeniu, Ordonanța de urgență a Guvernului nr.109/2005 privind transporturile rutiere. Totodată, menționăm că termenul „întreprindere” desemnează organizarea sistematică a unei activități cu ajutorul factorilor de producție. În definiția întreprinderii este inclusă activitatea oricărui operator economic, fie că este vorba de o societate comercială sau de un comerciant individual - persoană fizică. Apreciem că înlocuirea sintagmei „operator de transport” cu termenul „întreprindere” va crea echivoc, deoarece sfera acestui termen este mult mai amplă decât activitatea pe care o reglementează Ordonanța Guvernului nr.17/2002.

**16. La art.IV**, pentru redarea exactă a intervențiilor legislative ulterioare trebuie eliminată expresia „și completările” din rândul 4.

De asemenea, propunem eliminarea, ca inutilă, a sintagmei „în Monitorul Oficial al României, Partea I”, care succede cuvântului „Parlament”.

**17.** Semnalăm faptul că în situația actelor normative care transpun direct norme comunitare în dreptul intern, după conținutul propriu-zis al reglementării se face o mențiune care să cuprindă elementele de identificare a actului comunitar care a fost preluat, potrivit modelului prevăzut la art.43 alin.(1) din Legea nr.24/2000, republicată, în cazul prezentului proiect fiind necesară precizarea datelor privind publicarea în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene (JOCE) a Directivei Parlamentului European și a Consiliului nr.15/2002/CE privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, despre care se face vorbire în Nota de fundamentare.

**PREȘEDINTE**

  
**dr. Dragoș ILIESCU**

București

Nr. 1196/25.08.2005