



CONSILIUL LEGISLATIV

Biroul permanent al Senatului

Sp. 405, 21 septembrie 2025

Biroul permanent al Senatului

432, 27.10.2025

AVIZ

referitor la propunerea legislativă privind drepturile și obligațiile personalului autorităților și instituțiilor publice pe perioada delegării și detașării în altă localitate, precum și în cazul deplasării în interesul serviciului

Analizând propunerea legislativă privind drepturile și obligațiile personalului autorităților și instituțiilor publice pe perioada delegării și detașării în altă localitate, precum și în cazul deplasării în interesul serviciului (b415/17.09.2025), transmisă de Secretarul General al Senatului cu adresa nr. XXXV/5239/23.09.2025 și înregistrată la Consiliul Legislativ cu nr. D772/24.09.2025,

CONSILIUL LEGISLATIV

În temeiul art. 2 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 73/1993, republicată, și al art. 29 alin. (3) din Regulamentul de organizare și funcționare a Consiliului Legislativ,

Avizează favorabil propunerea legislativă, cu următoarele observații și propuneri:

1. Propunerea legislativă are ca obiect stabilirea drepturilor și a obligațiilor personalului autorităților și instituțiilor publice pe perioada delegării și detașării în altă localitate, precum și în cazul deplasării în interesul serviciului.

Totodată, se preconizează abrogarea actualei reglementări de nivel secundar, respectiv a Hotărârii Guvernului nr. 714/2018 privind drepturile și obligațiile personalului autorităților și instituțiilor publice pe perioada delegării și detașării în altă localitate, precum și în cazul deplasării în interesul serviciului.

Potrivit Expunerii de motive, *„normele care vizează utilizarea autoturismului personal sau al instituției pentru deplasările efectuate și-au arătat limitele și se impune o regândire a modalității de decontare*

a cheltuielilor, pe de o parte, prin ridicarea acestei reglementări la nivel de lege, pentru a îi conferi acestui domeniu stabilitate, claritate și predictibilitate, iar, pe de altă parte, prin modificarea modului de calcul al decontării combustibilului consumat de personal”.

2. Prin conținutul său normativ, propunerea legislativă se încadrează în categoria legilor organice, fiind incidente prevederile art. 73 alin. (3) lit. p) din Constituția României, republicată, iar în aplicarea dispozițiilor art. 75 alin. (1) din Legea fundamentală, prima Cameră sesizată este Senatul.

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

4. Referitor la **Expunerea de motive**, semnalăm că aceasta nu respectă structura instrumentului de prezentare și motivare, prevăzută la art. 31 din Legea nr. 24/2000, republicată, cu modificările și completările ulterioare, nefiind prezentate, printre altele, impactul financiar asupra bugetului general consolidat atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani), și nici informații referitoare la consultările derulate în vederea elaborării proiectului sau la studiile care au stat la baza soluțiilor cuprinse în acesta.

5. Cu titlu preliminar, semnalăm că, în prezent, Legea-cadru nr. 153/2017 privind salarizarea personalului plătit din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare, prevede la art. 34 alin. (2) că: *„Drepturile și obligațiile personalului autorităților și instituțiilor publice care îndeplinește unele activități cu caracter temporar, în țară și în străinătate, inclusiv cu ocazia delegării sau detașării, se stabilesc prin hotărâre a Guvernului, dacă prin prezenta lege sau alte acte normative în vigoare nu se reglementează altfel”.*

Întrucât la art. 18 *de lege ferenda* se propune abrogarea acestui alineat al art. 34 din Legea-cadru nr. 153/2017¹, pentru respectarea exigențelor de tehnică legislativă privind asigurarea **integrării organice a reglementării în sistemul legislației și principiul unicității reglementării în materie**, prevăzute la art. 13 lit. a) și art. 14 alin. (1) din Legea nr. 24/2000, învederăm faptul că normele preconizate în prezenta propunere legislativă nu ar trebui să facă parte dintr-un act normativ de sine stătător, ci **ar trebui să se regăsească în cuprinsul Legii-cadru nr. 153/2017, ca anexă la aceasta.**

¹ chiar dacă în textul preconizat pentru art. 18 din propunere se face referire la art. 32 alin. (2), este evident că a fost avut în vedere art. 34 alin. (2).

Drept consecință a celor de mai sus, actualele texte ale propunerii ar trebui resistematisate astfel: art. 1 - 17 vor face parte dintr-un articol marcat cu cifră romană, respectiv **art. I**, care va viza intervenții legislative asupra Legii-cadru nr. 153/2017, iar art. 18 - 21 vor fi marcate cu cifre romane, ca articole de sine stătătoare.

În altă ordine de idei, precizăm că la actualul **art. 2** din proiect se propune ca personalul militar, polițiștii și funcționarii publici cu statut special din sistemul administrației penitenciare care participă la misiuni de instrucție, exerciții militare, trageri și aplicații, în tabere, în poligoane, pe teritoriul României, la o distanță mai mare de 5 km de localitatea în care își au locul permanent de muncă, pentru care specificul activităților nu permite înapoierea la sfârșitul zilei de lucru în localitatea în care își au locul permanent de muncă, să beneficieze pe perioada acestor tipuri de misiuni de indemnizație de delegare.

În acest context, semnalăm că, *de lege lata*, drepturile de transport ale polițiștilor de penitenciare și ale personalului din instituțiile de apărare, ordine publică și securitate națională sunt prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 886/2022 privind **drepturile de transport ale polițiștilor de penitenciare**, ale cursanților instituțiilor de învățământ proprii pentru formarea polițiștilor de penitenciare și ale personalului civil din sistemul administrației penitenciare, respectiv în Hotărârea Guvernului nr. 1198/2022 privind **drepturile de transport**, pe teritoriul național, ale personalului din instituțiile de apărare, ordine publică și securitate națională, acte normative care conțin și prevederi referitoare la drepturile cuvenite pe perioada delegării și a detașării.

De asemenea, precizăm că cele două hotărâri ale Guvernului menționate au avut ca temei, printre altele, art. 17 din anexa nr. VI la Legea-cadru nr. 153/2017, potrivit căruia „*Drepturile de transport ale personalului militar în activitate, ale polițiștilor, ale funcționarilor publici cu statut special din sistemul administrației penitenciare, ale elevilor și studenților din instituțiile militare de învățământ și din instituțiile de învățământ pentru formarea polițiștilor, ale cursanților din instituțiile de învățământ pentru formarea funcționarilor publici cu statut special din sistemul administrației penitenciare, precum și ale personalului civil sunt reglementate prin hotărâre a Guvernului*”.

Prin urmare, pentru respectarea principiului ierarhiei actelor normative, pentru asigurarea integrării organice a reglementării în sistemul legislației, precum și pentru respectarea principiului unicității reglementării în materie, propunem abrogarea art. 17 din anexa nr. VI

la Legea-cadru nr. 153/2017, urmând ca normele referitoare la drepturile de transport ale personalului vizat să fie incluse în cuprinsul anexei nr. VI la Legea-cadru nr. 153/2017.

6. La actualul **art. 1 alin. (3)**, semnalăm că norma este imprecisă prin folosirea sintagmei „în situații temeinic fundamentate”, pentru asigurarea predictibilității normei fiind necesară detalierea sintagmei, astfel încât, cel puțin la nivel de exemplu, să fie prevăzute situațiile vizate.

7. La actualul **art. 2 alin. (3)**, pentru respectarea rangului actelor normative și asigurarea simetriei juridice, în acord cu prevederile art. 1 alin. (4) și (5) din Constituție referitoare la principiul separației puterilor în stat și la principiul legalității, este necesară înlocuirea sintagmei „prin acte normative specifice” (care se poate referi și la acte normative infralegale) cu sintagma „prin lege specială”.

8. La actualul **art. 3 alin. (3)**, semnalăm că expresia „protecția nemijlocită” a persoanelor care ocupă o funcție de demnitate publică sau asimilată acestuia este imprecisă, fiind necesară revederea și reformularea sintagmei.

9. La actualul **art. 4 alin. (4)**, pentru o exprimare adecvată în context, propunem ca termenul „prevăzut” să fie înlocuit cu termenul „înscris”.

10. La actualul **art. 6 alin. (1) lit. b)**, referitor la sintagma „cu orice fel de tren”, facem trimitere la *Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 153/2011 privind modificarea și completarea Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare - nr. 005, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.816/2005, și pentru definirea trenurilor de călători în funcție de serviciile oferite de operatorii de transport feroviar de călători*, cu modificările și completările ulterioare, care în anexa nr. 2 prevede **categoriile de trenuri de călători**.

În acest context, propunem a se analiza dacă sintagma „cu orice fel de tren” nu ar trebui înlocuită cu sintagma „cu orice **categorie de trenuri de călători**”.

Observația este valabilă și pentru **alin. (4)**, referitor la sintagma „pe orice fel de tren”.

La **lit. e)**, referitor la sintagma „consumurile lunare de combustibil”, care se regăsește și la art. 8 alin. (5), semnalăm lipsa unității terminologice în cuprinsul propunerii, în sensul că la art. 9

alin. (1), (5) și (6) se folosesc sintagmele „**norme unitare de consum**”, „**normele unitare de consum**” și „**norma unitară de consum**”, la alin. (2), sintagma „**consumul normat** prevăzut la alin. (1)”, iar la alin. (4), sintagma „**norme diferențiate**”, neînțelegându-se dacă toate aceste sintagme au în vedere aceeași noțiune. Prin urmare, pentru claritatea și predictibilitatea normelor, este necesară revederea tuturor sintagmelor menționate și, în cazul în care acestea vizează aceeași noțiune, se va utiliza o singură variantă în tot cuprinsul propunerii.

Observația este valabilă, în mod corespunzător, pentru toate situațiile similare din cuprinsul propunerii.

De asemenea, precizăm că sintagma „stabilite potrivit legii” este imprecisă, întrucât nu se înțelege dacă vizează legea care face obiectul prezentei propuneri sau alt act normativ, fiind necesară revederea acesteia.

Observația este valabilă și pentru **art. 8 alin. (5)**.

La **alin. (4)**, pentru precizia normei, propunem ca sintagma „director general, director și adjunct al acestora” să fie înlocuită clarificată sub aspectul funcției ocupate de „adjuncți”, respectiv director adjunct sau altă funcție de conducere vizată.

11. Semnalăm că soluțiile cuprinse la actualul art. 7 diferă considerabil de prevederile art. 7 alin. (1) din anexa la Hotărârea Guvernului nr. 714/2018.

Astfel, textul *de lege ferenda* cuprinde o soluție normativă referitoare la acordarea, în cazul deplasării cu autoturismul aflat în proprietatea sau folosința persoanei delegate sau detașate căreia se află autoturismul a unei indemnizații pe kilometru, diferențiată în funcție de capacitatea cilindrică a vehiculelor cu motor termic sau de puterea vehiculelor electrice/hibrid, respectiv la aplicarea unor reduceri sau majorări, în funcție de tipul vehiculului sau de echiparea cu instalație GPL, precum și la acordarea unei indemnizații pe kilometru pentru deplasările în interes de serviciu efectuate cu motociclete sau scutere cu capacitate cilindrică de minimum 125 cm³, spre deosebire de textul *de lege lata* care prevede doar prima ipoteză, a persoanelor delegate sau detașate care se deplasează cu un autoturism aflat în proprietate sau folosință și care primește contravaloarea a 7,5 litri carburant la 100 km parcurși pe distanța cea mai scurtă.

De altfel, *de lege lata*, la art. 8 din anexa la Hotărârea Guvernului nr. 714/2018, se prevede acordarea aceleiași contravalori - a 7,5 litri carburant la 100 km parcurși pe distanța cea mai scurtă - pentru

persoana care ocupă o funcție de demnitate publică, persoana care ocupă o funcție asimilată, în condițiile legii, unei funcții de demnitate publică, precum și pentru personalul care asigură protecția nemijlocită a persoanelor anterior menționate, care se deplasează, în interesul serviciului, în alte localități din țară, cu autoturismul aflat în proprietate sau folosință. De *lege ferenda*, la art. 8 din propunerea legislativă, soluția normativă existentă în hotărârea Guvernului menționată, se păstrează, fără a se opera o diferențiere în funcție de tipul vehiculului și de capacitatea cilindrică sau puterea acestuia, **creându-se premisele unui tratament discriminatoriu** pentru una dintre categoriile prevăzute fie la art. 7, fie la art. 8 din proiect.

Din aceste rațiuni, **soluțiile preconizate la art. 7 și 8 trebuie revăzute integral și corelate**, astfel încât să se evite încălcarea principiului constituțional al egalității de tratament.

12. În subsidiar, sub rezerva celor de mai sus, la actualul art. 7, reținem următoarele:

12.1. La alin. (3) teza a II-a, semnalăm că, în actuala redactare, prin folosirea sintagmei „o reducere de 10% din tariful corespunzător”, norma este neclară, deoarece nu se înțelege în ce mod se va aplica acea reducere, ce „tarif corespunzător” este avut în vedere și nici dacă este vorba despre indemnizația prevăzută la alin. (1) teza a II-a partea introductivă. În consecință, pentru asigurarea predictibilității normei, este necesară revederea și reformularea textului.

Observația este valabilă, în mod corespunzător, și pentru **alin. (5)**, referitor la sintagma „o majorare suplimentară de 10% din tariful corespunzător clasei respective”.

De asemenea, pentru respectarea prevederilor art. 37 alin. (3) din Legea nr. 24/2000, republicată, cu modificările și completările ulterioare, precum și pentru o exprimare adecvată, este necesară revederea și reformularea sintagmei „certificatului RAR”, un certificat nefiind al unei instituții, ci eliberat/emis de respectiva instituție.

12.2. La alin. (6) teza I, prin care se propune ca „tariful pe kilometru” să se aplice în mod identic pentru deplasările interne și externe, atragem atenția asupra faptului că „tarifele pe kilometru” nu se pot aplica identic pentru deplasări externe, deoarece costul carburantului poate fi diferit în alte state.

Totodată, referitor la sintagma „Tariful pe kilometru prevăzut la alin. (1)”, precizăm că norma nu se corelează cu cea de la alin. (1), unde este prevăzută „o **indemnizație pe kilometru**”.

Observația este valabilă și pentru **alin. (8)**, referitor la sintagma „Tarifele prevăzute la alin. (1)”.

Prin urmare, pentru claritatea normei și corecta aplicare a acesteia, este necesară revederea și reformularea textului.

12.3. La alin. (8), semnalăm că norma este neclară și incompletă, deoarece nu se înțelege cum se va aplica aceasta în cazul în care respectivele indemnizații ar depăși media europeană a tarifelor kilometrice publicată de Eurostat. În consecință, pentru predictibilitatea normei, este necesară completarea normei cu informații suplimentare.

12.4. La alin. (9), pentru corecta sistematizare a textelor articolului, acest alineat ar trebui plasat în finalul articolului, deoarece se referă la întregul conținut al acestuia.

La teza a II-a, semnalăm că, în actuala redactare, textul propus nu asigură respectarea rangului actelor normative, dat fiind faptul că prin lege se stabilește cadrul general de aplicare, iar printr-un act normativ terțiar, respectiv ordin al ministrului, sunt stabilite excepțiile de la cadrul general. În consecință, pentru respectarea principiului ierarhiei actelor normative, prevăzut la art. 4 din Legea nr. 24/2000, este necesară revederea și reformularea textului.

12.5. La alin. (10), referitor la sintagma „În cazuri justificate”, semnalăm că norma este neclară și nu se corelează cu cea propusă la **alin. (11)**, în sensul că, din redactarea alin. (10), reiese că există mai multe cazuri în care se justifică utilizarea unei rute alternative, în timp ce, din redactarea alin. (11), rezultă că utilizarea unei rute alternative se justifică doar în cazul existenței lucrărilor sau restricțiilor de circulație. În consecință, pentru claritatea și predictibilitatea normelor, textele necesită a fi revăzute și reformulate.

12.6. La alin. (11), pentru respectarea prevederilor art. 37 alin. (3) din Legea nr. 24/2000, republicată, cu modificările și completările ulterioare, propunem scrierea *in extenso* a abrevierii „CNAIR”.

12.7. La alin. (12), semnalăm că textul generează un paralelism legislativ cu cel propus la **alin. (1) teza I**, aspect interzis de art. 16 din Legea nr. 24/2000, fiind necesară păstrarea unei singure dispoziții.

13. În subsidiar, sub rezerva celor de la pct. 11 supra, la actualul **art. 8**, reținem următoarele:

13.1. La alin. (2), pentru o exprimare adecvată, propunem înlocuirea sintagmei „De aceleași drepturi și condiții” cu sintagma „De prevederile alin. (1)”.

13.2. La **alin. (5)**, pentru precizia normei, în acord cu cerințele de calitate a legii decurgând din principiul constituțional al legalității, este necesară indicarea actelor normative vizate de sintagma „în condițiile prevăzute de legislația în vigoare”.

Observația este valabilă, în mod corespunzător, și pentru **art. 16 alin. (2)**, referitor la sintagma „în condițiile prevăzute de reglementările legale în vigoare”, precum și pentru toate situațiile similare din cuprinsul propunerii.

14. La actualul **art. 9**, semnalăm că în actuala redactare textul **alin. (3)** este de natura legii, pentru respectarea principiului ierarhiei actelor normative, fiind necesar ca suma forfetară lunară pentru acoperirea costurilor, de care beneficiază angajatul în cazul în care vehiculul electric al instituției este încărcat la domiciliul acestuia, și elementele în funcție de care aceasta se acordă să fie stabilite la nivel primar în lege, și nu printr-un act normativ infralegal, respectiv ordin al ministrului.

La **alin. (4)**, întrucât de la o normă de rangul legii nu se poate deroga decât printr-o normă de același rang (nu prin acte emise de ordonatorii principali de credite), altfel spus, dacă regula este de natura legii și excepția trebuie să fie tot de natura legii, este necesară indicarea cazurilor care pot fi considerate excepții, precum și a elementelor obiective în funcție de care se poate stabili norma unitară de consum/diferențiată de către ordonatorii principali de credite și a naturii actului juridic prin care acestea se stabilesc efectiv.

15. La actualul **art. 10 alin. (1) partea introductivă**, pentru rigoarea redactării, propunem eliminarea sintagmei „din prezenta lege”, întrucât este superfluă.

16. La actualul **art. 11 lit. a)**, pentru folosirea terminologiei consacrate de Legea nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, cu modificările și completările ulterioare, și de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 49/2019 privind activitățile de **transport alternativ cu autoturism și conducător auto**, cu modificările ulterioare, propunem înlocuirea sintagmei „afere transportului efectuat în regim de taxi sau car sharing” prin sintagma „afere transportului în regim de taxi sau transportului alternativ cu autoturism și conducător auto”.

17. La actualul **art. 15 alin. (4)**, precizăm că exprimarea „Funcțiile cu sarcini” este improprie, deoarece o funcție nu are sarcini,

ci presupune, implică anumite/îndeplinirea anumitor sarcini, motiv pentru care aceasta trebuie reformulată.

La **alin. (5)**, semnalăm că transportul în interesul serviciului poate presupune uneori și deplasarea de la domiciliu la locul de muncă sau de la locul de muncă la domiciliu. În consecință, pentru asigurarea caracterului complet al normei, se impune revederea textului.

18. La actualul **art. 18**, semnalăm că, de fapt, elementul structural care se urmărește a fi abrogat este alin. (2) al art. 34, nu alin. (2) al art. 32. Totodată, semnalăm că este necesară și abrogarea alin. (3) al art. 34, dat fiind că acesta face trimitere la alin. (2).

De asemenea, constatăm că actualele **art. 18** și **19** vizează abrogări (a art. 34 alin. (2) din Legea-cadru nr. 153/2017, cu modificările și completările ulterioare, respectiv a Hotărârii Guvernului nr. 714/2018, cu modificările ulterioare).

În consecință, pentru respectarea exigențelor de tehnică legislativă, propunem comasarea actualelor art. 18 și 19 într-un singur articol marcat cu cifră romană.

19. La actualul **art. 21**, semnalăm că termenul de 60 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial, prevăzut pentru intrarea în vigoare a legii care face obiectul prezentei propuneri, este prea mare și nu se justifică în absența necesității adoptării unor norme metodologice. În consecință, este necesară revederea și reformularea textului.

Totodată, pentru o redactare adecvată în context, deoarece actele normative intră în vigoare **la o anumită dată**, și nu până la împlinirea unui termen, este necesară și reformularea sintagmei „în termen de ... zile de la data publicării” sub forma „la ... zile de la data publicării”.

PRESEDINTE
Florin IORDACHE



București
Nr. 777/20.10.2025