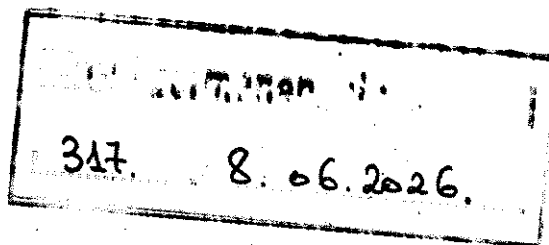




PRIM MINISTRU



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 pentru completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice*, inițiată de domnul senator AUR Eugen – Cristian Șipoș împreună cu un grup de parlamentari AUR, PSD, PNL și PACE Întâi România (**Bp. 195/2026**).

I. Principalele reglementări

Prezenta inițiativă legislativă are ca obiect de reglementare completarea *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare*, în sensul creșterii nivelului de protecție a minorilor în contextul transportului rutier, prin instituirea unei obligații de oprire în proximitatea/la o distanță de cel puțin 5 metri în spatele autovehiculelor destinate transportului exclusiv al copiilor, atunci când acesta este oprit pentru urcarea sau coborârea acestora și are în funcțiune semnalele luminoase de avertizare.

II. Observații

1. Precizăm faptul că obligația de a opri la o distanță de minimum 5 metri față de autovehiculul destinat transportului exclusiv al copiilor este de natură să genereze dificultăți în constatarea contravenției, întrucât aprecierea exactă a acestei distanțe în condiții de trafic este dificil de realizat în mod obiectiv.

De asemenea, apreciem că stabilirea unei distanțe fixe de cel puțin 5 metri între vehiculul aflat în mers și autovehiculul destinat transportului exclusiv al copiilor nu se corelează cu reglementările rutiere în vigoare, care consacră noțiunea de *"distanță de siguranță"*, adaptată permanent condițiilor concrete de trafic, iar nu valori prestabilite.

O astfel de soluție normativă poate genera dificultăți practice, întrucât, în anumite situații, distanța de 5 metri poate fi insuficientă pentru oprirea în condiții de siguranță, iar în altele poate fi excesivă, cu potențial de a crea blocaje și de a spori riscul rutier.

Totodată, apreciem că pentru a asigura respectarea și aplicarea unitară a obligației prevăzute la art. I pct. 1 alin. (1) din inițiativa legislativă prin care este introdus alin. (1) al art. 53¹, s-ar fi impus definirea explicită a caracteristicilor autovehiculelor *"destinate transportului exclusiv al copiilor"*. Standardizarea semnalelor luminoase de avertizare este esențială, întrucât recunoașterea rapidă și neechivocă a acestor vehicule constituie o condiție prealabilă pentru respectarea obligației de oprire.

În ceea ce privește prevederile art. I pct. 1 alin. (1) din inițiativa legislativă prin care este introdus alin. (2) al art. 53¹, apreciem că acesta sunt de natură să genereze dificultăți semnificative în aplicarea unitară a normei, întrucât introduc o condiționare de natură tehnică, respectiv existența ori inexistența unui *"element fizic continuu"*, noțiune care nu beneficiază de o definiție în legislația rutieră în vigoare.

Astfel, în absența unei clarificări exprese, formularea în discuție este susceptibilă de interpretări neunitare, atât la nivelul autorităților competente, cât și în rândul participanților la trafic, fiind de natură să genereze riscul unei aplicări neuniforme a dispozițiilor legale.

Totodată, în vederea asigurării clarității și previzibilității normei, apreciem că ar fi fost necesară reglementarea expresă a semnalelor luminoase utilizate de vehiculele școlare, precum și instituirea obligațiilor specifice în sarcina conducătorilor acestor vehicule.

De asemenea, semnalăm faptul că nu sunt clare situațiile în care prevederile alin. (2) nu sunt incidente, precum în cazul stațiilor amenajate în alveole ori al zonelor prevăzute cu refugii special destinate îmbarcării și debarcării pasagerilor.

2. Din perspectiva motivării soluțiilor legislative preconizate, analizând *Expunerea de motive*, constatăm că inițiativa legislativă nu beneficiază de o temeinică fundamentare, iar măsurile propuse nu sunt motivate corespunzător, nefiind respectate prevederile art. 6, art. 30 și art. 31 din *Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru*

elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare, potrivit cărora instrumentul de prezentare și motivare trebuie să includă cerințele care reclamă intervenția normativă, cu referire la insuficiențele și neconcordanțele reglementărilor în vigoare, impactul socioeconomic, impactul asupra sistemului juridic, consultările derulate în vederea elaborării proiectului de act normativ, organizațiile și specialiștii consultați, precum și activitățile de informare publică.

În acest sens, observăm că menționarea generică în cuprinsul *Expunerii de motive* a unor „*date rezultate din cercetări europene*” nu este însoțită de indicarea concretă a surselor, a metodologiei sau a relevanței acestora pentru contextul național. De asemenea, precizarea potrivit căreia măsura propusă ar fi „*singura aptă*” să asigure protecția minorilor nu este pe deplin justificată în cuprinsul *Expunerii de motive*.

3. Referitor la art. I pct. 1, în ceea ce privește sintagma „*autovehicul destinat transportului exclusiv al copiilor*”, semnalăm că nu rezultă cu suficientă claritate dacă aceasta vizează exclusiv vehiculele special autorizate pentru transportul copiilor. Prin urmare, apreciem că ar fi fost necesară definirea acesteia, astfel încât sensul specific să fie determinat cu claritate în contextul actului normativ, în acord cu prevederile art. 25 din *Legea nr. 24/2000*.

Suplimentar, invederăm inițiatorului că s-ar fi impus corelarea soluției legislative propuse cu prevederile *Legii nr. 162/2024 pentru utilizarea autovehiculelor școlare destinate transportului elevilor din învățământul preuniversitar de stat*, în sensul stabilirii dacă obligațiile instituite prin prezenta propunere legislativă se aplică și în cazul autovehiculelor școlare.

4. La art. I pct. 1, în ceea ce privește soluția normativă propusă pentru art. 53¹ alin. (1), apreciem că trimiterea la „*semnale luminoase de avertizare specifice, conform condițiilor stabilite prin regulament*” transferă în mod excesiv către legislația secundară elemente esențiale ale normei de conduită.

Or, în condițiile în care conținutul obligației a cărei încălcare este sancționată contravențional depinde, în mod esențial, de reglementări ulterioare la nivel infralegal, există riscul ca norma sancționatorie să nu întrunească cerințele de claritate și previzibilitate, astfel cum acestea au fost dezvoltate în jurisprudența Curții Constituționale¹.

¹ „*Actele normative prin care se stabilesc contravenții 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 sau inexistenței contravenției. Norma trebuie redactată cu suficientă precizie pentru a permite cetățeanului să își controleze conduita, astfel încât să fie apt să prevadă, într-o măsură rezonabilă, consecințele care ar putea rezulta din săvârșirea unei anumite fapte. Astfel spus, legea trebuie să definească în mod clar contravențiile și sancțiunile aplicabile, fiind necesar ca destinatarul normei să*

Totodată, sub aspect terminologic, referitor la sintagma *"urcare sau coborâre"*, pentru asigurarea unității și pentru un plus de rigoare normativă, ar fi trebuit folosită expresia deja consacrată în legislația în materie, respectiv *"îmbarcare/debarcare"*.

5. Referitor la art. I pct. 1, apreciem că, din formularea normei propuse la art. 53¹ alin. (2), privind obligația instituită *"conducătorilor de autovehicule care circulă din sens opus"*, în corelare cu obligația instituită la alin. (1), respectiv obligația *"să oprească (...) în spatele autovehiculului destinat transportului exclusiv al copiilor"*, nu rezultă cu suficientă claritate locul de oprire al autovehiculelor care circulă din sens opus.

6. În ceea ce privește art. II din inițiativa legislativă, precizăm că termenul de 60 de zile instituit trebuie să se raporteze la momentul intrării în vigoare a actului normativ, moment de la care acesta intră în fondul activ al legislației și produce efecte juridice.

III. Punctul de vedere al Guvernului

Având în vedere considerentele menționate, **Guvernul nu susține această inițiativă legislativă în forma prezentată.**

Cu stimă,

Ilie Alexandru BOLOJAN
**PRIM-MINISTRU**

Domnului senator Mircea ABRUDEAN

Președintele Senatului

cunoască din însuși textul normei juridice aplicabile care sunt actele, faptele sau omisiunile ce pot angaja răspunderea contravențională (...). Dreptul contravențional, asemenea dreptului penal, are un caracter subsidiar, intervenind doar acolo unde alte mijloace juridice nu sunt suficiente pentru protejarea anumitor valori sociale. În aceste condiții, actele normative cu putere de lege și actele administrative cu caracter normativ prin care se stabilesc și se sancționează contravenții trebuie să întrunească toate condițiile de calitate ale normei: accesibilitate, claritate, precizie și previzibilitate". (Decizia Curții Constituționale nr. 152/2020, paragrafele 127 și 130)