



PRIM MINISTRU

București, 24.11.2025

**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 nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice*, inițiată de domnul deputat USR Cezar-Mihail Drăgoescu împreună cu un grup de parlamentari USR, PNL, PSD (Bp. 413/2025).

### **I. Principalele reglementări**

Inițiativa legislativă are ca obiect de reglementare completarea *Ordonanței de urgență nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, în sensul introducerii unor restricții pentru șoferii începători, astfel încât, în primii doi ani de la obținerea permisului de conducere (categoria B), aceștia să nu poată conduce vehicule ale căror motoare depășesc raportul putere/masă 0,075kW/kg, excepție făcând dacă în același vehicul se află un titular al unui permis valabil pentru aceeași categorie cu o vechime mai mare de 10 ani sau dacă autovehiculul este utilizat exclusiv în scop profesional în baza unui contract individual de muncă, în cadrul programului de lucru, iar conducătorul face dovada necesității folosirii respectivului autovehicul ca parte a atribuțiilor sale de serviciu.

### **II. Observații și propuneri**

1. Cu caracter general, subliniem că, potrivit art. 48 alin. (1) din *Legea nr.24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, „în cazul în care din dispoziția normativă primară a unui articol decurg, în mod organic,

mai multe ipoteze juridice, acestea vor fi prezentate în alineate distincte, asigurându-se articolului o succesiune logică a ideilor și o coerență a reglementării”. Or, atât timp cât dispoziția normativă primară a articolului ce se dorește a fi completat cu noi alineate, respectiv art. 25 din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002*, privește „conducătorii de autovehicule, tractoare agricole sau forestiere ori tramvaie care au o vechime mai mică de un an de la obținerea permisului de conducere se stabilesc prin regulament reguli suplimentare de circulație”, apreciem că ipoteza de completare a *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002* trebuie formulată ca articol de sine stătător.

De asemenea, având în vedere că, potrivit art. 25 alin. (1) din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002*, „pentru conducătorii de autovehicule, tractoare agricole sau forestiere ori tramvaie care au o vechime mai mică de un an de la obținerea permisului de conducere se stabilesc prin regulament reguli suplimentare de circulație”, pentru simetrie legislativă, apreciem oportun ca regulile suplimentare prevăzute pentru conducătorii de autovehicule care au o vechime mai mică de doi ani să fie stabilite tot prin regulament.

2. La art. I pct. 1 din inițiativa legislativă sesizăm o greșeală de tehnoredactare fiind necesară eliminarea conjuncției „și” din sintagma „și cu următorul cuprins”.

Cu privire la norma propusă la alin. (5) al art.25 din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002*, raportat la conținutul acesteia, respectiv definirea noțiunii de „raport putere/masă”, apreciem că ar trebui să se regăsească în conținutul art. 6 referitor la înțelesul expresiilor și termenilor din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002*.

În ceea ce privește norma propusă la alin. (6) al art.25 din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002*, în considerarea art. 63 din *Legea nr.24/2000*, apreciem necesară înlocuirea termenului „prin derogare” cu „prin excepție”.

De asemenea, semnalăm neclaritatea și incoerența sintagmei „conducătorii de vehicule pot conduce autovehicule (...) doar dacă în același vehicul” (...).

Tot la norma propusă la alin. (6) al art. 25, precizăm că nu se înțelege și nici nu este prevăzut în *Expunerea de motive* rațiunea pentru care, prin excepție de la norma preconizată la alin. (4), prezența în același vehicul a unui titular de permis valabil pentru aceeași categorie cu o vechime de cel puțin 10 ani, fără îndeplinirea altei condiții, ar înlătura pericolul pentru care s-a instituit interdicția de la alin. (4).

Totodată, apreciem că textul propus este redactat deficitar, pentru claritatea normei trebuind să se menționeze ce se are în vedere prin termenul „valabil”, astfel încât destinatarii normei să își poată adapta conduita în vederea

respectării obligației legale, cu atât mai mult cu cât încălcarea acestui text reprezintă contravenție, conform propunerii de la pct. 2 și 3 al art. I din inițiativa legislativă.

În plus față de aspectele semnalate, dar tot în ceea ce privește textul propus la alin.(6) al art. 25, apreciem că, prin utilizarea expresiei *„dacă autovehiculul este utilizat în scop profesional, în baza unui contract individual de muncă în cadrul programului de lucru (...)”*, soluția normativă este de natură să excludă ca beneficiari ai excepției atât anumite categorii socioprofesionale care nu au încheiat un contract individual de muncă și care își desfășoară activitatea în baza unui raport de serviciu (cum este, spre exemplu, inclusiv cazul polițiștilor din cadrul Poliției Române), cât și întreprinzătorii care desfășoară activități potrivit *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 44/2008 privind desfășurarea activităților economice de către persoanele fizice autorizate, întreprinderile individuale și întreprinderile familiale, cu modificările și completările ulterioare*, context în care, în funcție de intenția de reglementare, este necesară reanalizarea normei propuse de către inițiatori.

De asemenea, în opinia noastră, condiția referitoare la *„dovada necesității folosirii autovehiculului (...) ca parte a atribuțiilor de serviciu”*, poate genera dificultăți în interpretare și aplicare, în sensul că nu este clar dacă o condiționare a folosirii autovehiculului ca parte a atribuțiilor de serviciu este suficientă sau ar trebui dublată și de o dovadă a necesității folosirii în acest sens.

Astfel, includerea ca atribuție de serviciu în ceea ce privește conducerea autovehiculelor din categoria B, precum și cerința deținerii unui permis de conducere (categoria B), corespunde tocmai stabilirii de către angajator a necesității folosirii autovehiculului drept cerință pentru ocuparea postului, considerent pentru care apreciem necesară eliminarea termenului *„necesitate”* din construcția normativă.

Referitor la condiția *„conducătorul poate face dovada necesității folosirii autovehiculului cu un raport putere/masă ce depășește 0,075 kw/kg”*, precizăm că nu se înțelege cum și cu ce probe/documente poate fi dovedită această necesitate.

În acest context, menționăm că pot deveni aplicabile considerentele Curții Constituționale din *Decizia nr. 152/2020*<sup>1</sup>, *„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*

---

<sup>1</sup> referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 9, art. 14 lit. c<sup>1</sup>)-f) și ale art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 1/1999 privind regimul stării de asediu și regimul stării de urgență și a ordonanței de urgență, în ansamblul său, precum și a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 34/2020 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 1/1999 privind regimul stării de asediu și regimul stării de urgență, în ansamblul său

ar putea rezulta din săvârșirea unei anumite fapte. Altfel spus, legea trebuie să definească în mod clar contravențiile și sancțiunile aplicabile, fiind necesar ca destinatarul normei să cunoască din însuși textul normei juridice aplicabile care sunt actele, faptele sau omisiunile ce pot angaja răspunderea sa contravențională”.

3. Referitor la norma propusă la Art. I pct. 2, semnalăm faptul că expresia „fără a fi incidente excepțiile prevăzute la art. 25 alin. (6)” nu este specifică stilului normativ, context în care propunem înlocuirea acesteia cu sintagma „cu excepția situațiilor prevăzute la art. 25 alin. (6)”.

De altfel, în funcție de intenția de reglementarea, sintagma ar putea fi fi avută în vedere și în ceea ce privește reglementarea de la Art. I pct.3, întrucât actuala formulare „a obligațiilor prevăzute la art. 25 alin. (4) și (6)” generează interpretarea conform căreia „neîndeplinirea obligațiilor” ar fi cumulativă, în condițiile în care la alin. (6) sunt reglementate situații de excepție ale nerespectării dispozițiilor de la alin. (4).

Tot la art. I pct. 2, din rațiuni de tehnică legislativă, semnalăm că redactarea „cu următorul conținut:” trebuie înlocuită cu „cu următorul cuprins:”.

Observație valabilă și pentru partea dispozitivă de la pct. 3 a art. I din inițiativa legislativă.

4. Cu privire la sancționarea nerespectării interdicției de către conducătorii de autovehicule din categoria B care au o vechime mai mică de doi ani de la obținerea permisului de conducere de a conduce autovehicule al căror raport putere/masă depășește 0,075 kW/kg, precizăm că nu rezultă cu claritate condițiile/premisele tratamentului sancționator diferit propus la Art. I pct. 2 și 3, respectiv nu este clar dacă, pentru situația în care raportul putere/masă al autovehiculului condus depășește limita stabilită la alin. (4), cu mai mult de 0,007 kW/kg, se reține contravenția propusă la art. 102 alin. (3) lit. i).

5. Cu caracter general, subliniem că termenul „vehicul” este folosit incorect, având în vedere intenția de reglementare.

Menționăm că termenul „autovehicul”, subcategorie a vehiculelor, este definit în actul normativ ce se dorește a fi modificat, respectiv la art. 6 pct. 6 din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002*<sup>2</sup>. Observație valabilă și cu privire la folosirea termenului în textul normei preconizate.

---

<sup>2</sup> 6. autovehicul - orice vehicul echipat cu motor de propulsie, utilizat în mod obișnuit pentru transportul persoanelor sau mărfurilor pe drum ori pentru tractarea, pe drum, a vehiculelor utilizate pentru transportul persoanelor sau mărfurilor. Vehiculele care se deplasează pe șine, denumite tramvaie, precum și tractoarele agricole sau forestiere nu sunt considerate autovehicule. Troleibuzele sunt considerate autovehicule;

De asemenea, precizăm că, deși intenția de reglementare vizează conducătorii de autovehicule care au o vechime mai mică de doi ani de la obținerea permisului de conducere, *Expunerea de motive* și statisticile menționate în cuprinsul acesteia se referă la tinerii conducători auto.

Totodată, în *Expunerea de motive* nu se regăsește nicio precizare de ce aceste reglementări sunt necesare doar conducătorilor de vehicule din categoria B care au o vechime mai mică de doi ani de la obținerea permisului de conducere și nu și din alte categorii.

În plus, semnalăm lipsa de unitate terminologică prin folosirea sintagmei „conducătorii de autovehicule din categoria B” [(art. I pct.1- art. 25 alin. (4)], iar la norma propusă pentru alin. (6) al art. 25, se face referire la deținătorii „de permise de conducere pentru categoria B”.

### **III. Punctul de vedere al Guvernului**

Având în vedere considerentele menționate, **Guvernul susține adoptarea acestei inițiative legislative cu observații și propuneri.**

**Cu stimă,**

**Ilie-Gavril BOLOJAN**

**PRIM-MINISTRU**



**Domnului senator Mircea ABRUDEAN**  
**Președintele Senatului**