



SECRETARIATUL GENERAL AL GUVERNULUI
DEPARTAMENTUL PENTRU RELAȚIA CU PARLAMENTUL

B-dul Primăverii nr. 22, Sector 1, București. Tel: 0313143100 int. 3000. Email: drparlament@gov.ro

Biroul permanent al Senatului

433384/2026, 13.08.2026

424437/2026, 36730/2026, 373408

Nr. 9353/2026

10-08-2026

Către: DOMNUL MARIO OVIDIU OPREA,
SECRETARUL GENERAL AL SENATULUI

Ref. la: punctele de vedere ale Guvernului aprobate în ședința Guvernului din data
de 06 august 2026

STIMATE DOMNULE SECRETAR GENERAL,

Biroul permanent al Senatului

Bp. 48408/2026, 13.08.2026

- Vă transmitem, alăturat, în original, **punctele de vedere ale Guvernului** referitoare la:
1. Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Legii nr. 134/2010 privind Codul de procedură civilă (Bp. 326/2026);
 2. Propunerea legislativă pentru stabilirea indicelui privind potențialul de reparare al echipamentelor electrice sau electronice (Bp. 273/2026, L. 384/2026);
 3. Propunerea legislativă pentru modificarea art. 163 alin. (5) din Legea nr. 134/2010 privind Codul de procedură civilă (Bp. 320/2026, L. 429/2026);
 4. Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal (Bp. 313/2026);
 5. Propunerea legislativă pentru completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (Bp. 330/2026);
 6. Propunerea legislativă pentru modificarea Legii nr. 227/2015 privind Codului fiscal, cu modificările și completările ulterioare (Bp. 418/2026);
 7. Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal (Bp. 297/2026);
 8. Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (Bp. 408/2026);
 9. Propunerea legislativă pentru completarea Legii nr. 272/2004 privind protecția și promovarea drepturilor copilului (Bp. 362/2026);
 10. Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Legii nr. 165/2018 privind acordarea biletelor de valoare și modificarea Legii nr. 227/2025 - Codul fiscal (Bp. 253/2026);
 11. Propunerea legislativă privind modificarea Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal (Bp. 417/2026);
 12. Propunerea legislativă pentru completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (Bp. 193/2026);
 13. Propunerea legislativă pentru completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (Bp. 331/2026);
 14. Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea art. 25 din Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal, precum și completarea Legii nr. 165/2018 privind acordarea biletelor de valoare (Bp. 260/2026);

L408/2026 15. Propunerea legislativă pentru modificarea art. 18 alin. (1) și (41) din Legea nr. 115/2015 pentru alegerea autorităților administrației publice locale, pentru modificarea Legii administrației publice locale nr. 215/2001, precum și pentru modificarea și completarea Legii nr. 393/2004 privind Statutul aleșilor locali (Bp. 304/2026).

Cu deosebită considerație,

NINI SĂPUNARU

SECRETAR DE STAT



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 deputat SOS Pascalini Nini-Alexandru (Bp. 331/2026).

I. Principalele reglementări

Inițiativa legislativă are ca obiect de reglementare completarea *Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, în sensul instituirii anumitor reguli privind oprirea vehiculelor de către poliția rutieră pe autostrăzi și drumuri expres, astfel încât activitatea de control și sancționare să se desfășoare prin dirijarea conducătorului vehiculului către primul loc sigur pentru oprirea vehiculului, fără a pune în pericol viața conducătorilor auto, a pasagerilor, a polițiștilor și a celorlalți participanți la trafic.

II. Observații

1. Considerăm că forma soluțiilor propuse prin inițiativa legislativă introduce factori de risc major pe sectoarele de drum de mare

viteză atât pentru participanții la trafic, cât și pentru polițiști, din următoarele considerente:

În primul rând, în ceea ce privește textul propus pentru art. 6 pct. 8¹, art. I pct. 1 din inițiativa legislativă, supunem atenției că acesta include în categoria locurilor sigure pentru oprirea vehiculului și spații precum bretelele de acces și ieșirile de pe autostradă, zone destinate accelerării, decelerării sau schimbării direcției de mers, care, prin natura lor, sunt caracterizate prin fluxuri intense de trafic și variații de viteză. Astfel, reglementarea zonelor în discuție ca locuri destinate controlului rutier generează un risc major de producere a unor coliziuni ce ar putea avea urmări dintre cele mai grave, transformând activitatea de control într-un factor de pericol mult mai ridicat decât continuarea deplasării până la primul spațiu de serviciu.

Cu privire la textele propuse pentru art. 74¹ alin. (1) și (2), art. I pct.2 din inițiativa legislativă, evidențiem faptul că, în cuprinsul acestora, este utilizată o terminologie lipsită de rigoare juridică și previzibilitate, contrar exigențelor *Legii nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, întrucât sintagme precum, „*dirijarea conducătorului*” sau „*escortare*” nu beneficiază de o definiție legală în cuprinsul legislației rutiere, astfel că, în lipsa unor repere stricte, acești termeni lasă loc arbitrariului în interpretare și aplicare.

Cu referire la prevederile art. 74¹ alin. (3) (Art. I pct.2 din inițiativa legislativă), precizăm faptul că textul propus reglementează situațiile în care poate fi dispusă oprirea pe partea carosabilă a autostrăzii ori a drumului expres pentru anumite situații expres prevăzute.

Astfel, apreciem că, în raport cu împrejurările în care poate fi dispusă oprirea pe partea carosabilă a autostrăzii ori a drumului expres, pericolul generat de vitezele de deplasare în regim de drum de mare viteză este unul ridicat și iminent, depășind scopul pentru care se instituie această reglementare.

Având în vedere vulnerabilitățile aduse siguranței circulației rutiere, oprirea pe partea carosabilă ar trebui interzisă *de plano* în orice situație, exceptând cazurile accidentelor rutiere care imobilizează vehiculul.

Suplimentar, precizăm că, potrivit prevederilor art.102 alin. (1) pct. 17 din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002*, oprirea

nejustificată pe banda de urgență a autostrăzilor ori oprirea pe partea carosabilă a drumurilor expres sau a drumurilor naționale europene (E) constituie contravenție și se sancționează cu amenda prevăzută în clasa a IV-a de sancțiuni.

Totodată, în legătură cu textele propuse pentru art. 74¹ alin. 6 și 7, art. I pct.2 din inițiativa legislativă, evidențiem faptul că prin acestea se introduce o excepție de la obligația de oprire imediată la semnalul polițistului rutier, obligație susceptibilă de interpretări arbitrare, întrucât textul oferă conducătorilor auto o pârghie legală pentru refuzul opririi imediate prin invocarea unor justificări subiective, îngreunând substanțial constatarea unor fapte grave, precum conducerea sub influența alcoolului sau a substanțelor psihoactive.

De asemenea, conform textului propus pentru art. 74¹ alin. 8, art. I pct. 2 din inițiativa legislativă, procedurile de oprire, escortare și poziționare a autovehiculelor poliției rutiere ar urma să fie stabilite prin reglementări ulterioare.

Astfel, propunerea ignoră faptul că oprirea vehiculelor de către polițiștii rutieri face deja obiectul prevederilor art. 182 din *Regulamentul de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1391/2006, cu modificările și completările ulterioare*, potrivit căroră:

„(1) Oprirea vehiculelor pe drumurile publice se realizează prin executarea semnalelor regulamentare de către polițistul rutier sau, după caz, de către polițistul de frontieră, atunci când constată încălcări ale normelor rutiere ori în situația în care există indicii temeinice despre săvârșirea unei contravenții ori a unei fapte de natură penală, pentru identificarea persoanelor care au comis astfel de fapte și a bunurilor care fac obiectul urmăririi, precum și pentru verificarea deținerii de către conducătorii vehiculelor a documentelor prevăzute de lege. Oprirea vehiculelor pe drumurile publice se realizează și în condițiile producerii unor calamități naturale, dezastre sau a altor situații care pun în pericol siguranța circulației.

(2) Oprirea vehiculelor se face, de regulă, în afara părții carosabile, iar acolo unde nu există asemenea condiții, cât mai aproape de marginea din dreapta a drumului, pe acostament sau lângă bordură ori în spațiile de parcare, iar noaptea, cu precădere, în locuri iluminate.

(3) *Se interzice imobilizarea vehiculului pe partea carosabilă ca urmare a semnalului de oprire efectuat de către polițist în locurile în care vizibilitatea este redusă sub 50 m”.*

În acest sens, menționăm și faptul că, la nivelul Poliției Române, a fost elaborată o procedură de lucru internă privind oprirea vehiculelor și modul de acțiune în cazul neconformării conducătorilor acestora dispozițiilor polițistului rutier. Astfel, transpunerea unor reguli tactice de intervenție direct în legislația primară rigidizează inutil activitatea operațională.

2. Din conținutul inițiativei legislative, se poate constata că soluția normativă preconizată poate pune în discuție afectarea art. 1 alin. (5) din *Constituție*, în componenta sa privind claritatea, precizia și previzibilitatea legii, aspecte ce pot reprezenta veritabile *vicii de neconstituționalitate*. În acest sens, potrivit dispozițiilor art. 6 alin. (1) din *Legea nr. 24/2000*, „*Proiectul de act normativ trebuie să instituie reguli necesare, suficiente și posibile care să conducă la o cât mai mare stabilitate și eficiență legislativă. Soluțiile pe care le cuprinde trebuie să fie temeinic fundamentate, luându-se în considerare interesul social, politica legislativă a statului român și cerințele corelării cu ansamblul reglementărilor interne și ale armonizării legislației naționale cu legislația comunitară și cu tratatele internaționale la care România este parte, precum și cu jurisprudența Curții Europene a Drepturilor Omului*”. Or, din analiza inițiativei legislative rezultă că o serie de dispoziții sunt lipsite de claritate și coerență, fiind de natură să genereze dificultăți de interpretare și aplicare.

Astfel, în *Decizia nr. 193/2022*, Curtea a reținut că: „*potrivit acestei jurisprudențe, principiul legalității presupune existența unor norme de drept intern suficient de accesibile, precise și previzibile în aplicarea lor, conducând la caracterul de lex certa al normei (a se vedea în acest sens, spre exemplu, Decizia nr. 189 din 2 martie 2006, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 307 din 5 aprilie 2006, sau Decizia nr. 26 din 18 ianuarie 2012, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 116 din 15 februarie 2012). Legiuitorului îi revine obligația ca în actul de legiferare, indiferent de domeniul în care își exercită această competență constituțională, să dea dovadă de o atenție sporită în respectarea acestor cerințe, concretizate în claritatea, precizia și predictibilitatea legii (a se vedea Decizia nr. 845 din 18 noiembrie 2020,*

publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 500 din 13 mai 2021, paragraful 92)”. În aceeași decizie, Curtea a stabilit că: „...cerința de claritate a legii vizează caracterul neechivoc al obiectului reglementării, cea de precizie se referă la exactitatea soluției legislative alese și a limbajului folosit, în timp ce predictibilitatea/previzibilitatea legii privește scopul și consecințele pe care le antrenează” (Decizia nr. 183/2014, paragraful 23).

3. Totodată, semnalăm că o serie de termeni și sintagme din cadrul inițiativei legislative au caracter echivoc, astfel că era necesară fie definirea expresă a acestora în cuprinsul actului normativ, în conformitate cu art. 25 din *Legea nr. 24/2000*, fie reglementarea lor prin norme de trimitere, potrivit art. 50 din *Legea nr. 24/2000*, după cum urmează:

a) sintagmele „bretele de acces”, „ieșirile de pe autostradă sau de pe drumul expres” și „alte spații amenajate sau adecvate”, prevăzute la art. I pct. 1, norma propusă pentru art. 6 pct. 8¹;

b) sintagmele „mesaje variabile” și „alte mijloace regulamentare”, prevăzute la art. I pct. 2, norma propusă pentru art. 74¹ alin. (2);

c) sintagmele „alte stări”, „transport periculos”, „interval rezonabil”, „timpul strict necesar” și „manevre de sustragere”, prevăzute la art. I pct. 2, norma propusă pentru art. 74¹ alin. (3)-(6).

4. La art. I pct. 2 al inițiativei legislative, art. 74¹ alin. (3), pentru coerență și rigoare normativă era necesară reformularea sintagmei „atunci când oprirea imediată este necesară pentru:” întrucât aceasta nu se corelează cu ipotezele reglementate la lit. c)-f), care descriu stări de fapt ori împrejurări obiective, respectiv „existența unor indicii...”, „existența unor defecțiuni...”, „producerea unui accident...”, „lipsa unui loc sigur...”.

5. În ceea ce privește art. I pct. 2 al inițiativei legislative, norma propusă pentru art. 74¹ alin. (6), teza întâi referitoare la respectarea indicațiilor polițistului rutier, arătăm că obligația tuturor participanților la trafic de a respecta semnalele, indicațiile și dispozițiile polițistului rutier este deja consacrată de art. 31 lit. a² din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002*, astfel încât menținerea textului propus ar

conduce la instituirea unui paralelism legislativ, contrar art. 16 alin. (1) din *Legea nr. 24/2000*.

Totodată, semnalăm că utilizarea conjuncției disjunctive „sau” în teza finală a alineatului este de natură să genereze dificultăți de interpretare, întrucât sugerează caracterul alternativ al obligației de deplasare către locul indicat de polițistul rutier ori către primul loc sigur pentru oprirea vehiculului. În egală măsură, norma nu permite determinarea cu suficientă claritate a persoanei competente să stabilească existența „*primului loc sigur pentru oprirea vehiculului*”, respectiv dacă această apreciere aparține exclusiv polițistului rutier sau poate fi realizată și de către conducătorul vehiculului peste aprecierea polițistului, situație care ar conduce la încălcarea semnalelor sau dispozițiilor polițistului.

6. Cu privire la art. I pct. 2 al inițiativei legislative, norma propusă pentru art. 74¹ alin. (7), referitor la sintagma „*refuz de oprire*”, semnalăm că aceasta nu se corelează cu terminologia consacrată de cadrul normativ în vigoare în materie. Astfel, *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002* nu reglementează o conduită sancționabilă constând în „*refuzul de oprire*”, ci sancționează nerespectarea semnalelor, indicațiilor și dispozițiilor polițistului rutier aflat în exercitarea atribuțiilor de serviciu, potrivit art. 100 alin. (3) lit. f).

7. 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*, 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, subliniem că o fundamentare sumară nu permite înțelegerea soluțiilor legislative propuse și, în mod deosebit, a scopului și a adecvării acestora în raport cu jurisprudența obligatorie a Curții

Constituționale. În acest sens, Curtea Constituțională a reținut că „în lipsa motivării, în sensul arătat, a legii adoptate, nu se poate cunoaște rațiunea legiuitorului, esențială pentru înțelegerea, interpretarea și aplicarea acesteia”, statuând, totodată, că referitor la „caracterul sumar al instrumentului de prezentare și motivare, precum și lipsa unei fundamentări temeinice a actelor normative sunt de natură să afecteze cerințele de claritate, previzibilitate a legii și securitate a raporturilor juridice, impuse de art. 1 alin. (5) din Constituție”¹.

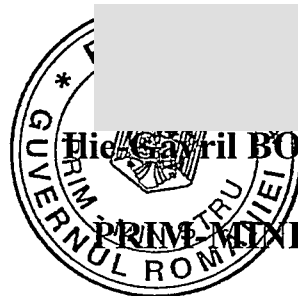
Astfel, deși în *Expunerea de motive* se descriu pe larg riscurile asociate opririi vehiculelor pe banda de urgență, observăm, însă, că nu sunt indicate date statistice relevante privind accidentele produse în astfel de situații, studii de impact ori alte elementele care să conducă la concluzia că soluția normativă propusă este necesară.

III. Punctul de vedere al Guvernului

Având în vedere considerentele menționate, **Guvernul nu susține adoptarea acestei inițiative legislative.**

Cu stimă,


Mădăril BOLOJAN
PRIME-MINISTRU



Domnului senator Micea ABRUDEAN
Președintele Senatului

¹ Decizia nr. 139/2019