



PRIM MINISTRU

357. 27. 08. 2026.

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 PSD Weber Mihai împreună cu un grup de parlamentari aparținând PSD, POT, AUR, SOS. RO, PNL, independenți, Minorități Naționale (**Bp. 242/2026**).

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*, prin introducerea unei noi probe tehnice de conducere în poligon, ca etapă a examinării practice în vederea obținerii permisului de conducere.

II. Observații

1. Procedura de examinare în vederea obținerii permisului de conducere este reglementată prin *Ordinul ministrului administrației și internelor nr. 268/2010 privind procedura de examinare pentru obținerea permisului de conducere, cu modificările și completările ulterioare*.

Prevederile actului normativ au asigurat transpunerea în legislația națională a dispozițiilor art. 5 alin. (2), art. 7 alin. (1) lit. a) și e), art. 11 alin. (6), art. 12 și a celor din anexa II la *Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere*, prin care au fost stabilite cerințele minime pentru examenele de conducere, adoptate de către statele membre, printre care și România.

Proba practică a examenului pentru obținerea permisului de conducere este o activitate care se desfășoară ulterior parcurgerii și absolvirii cursurilor practice organizate de către școala de șoferi, astfel că nu se poate pune problema ca un candidat ce ajunge să se prezinte la examenul de traseu să fie atât de slab pregătit încât să reprezinte un pericol pentru el însuși sau pentru ceilalți participanți la trafic. Mai mult decât atât, precizăm că toate autovehiculele folosite la proba practică pentru obținerea permisului de conducere sunt dotate cu dublă comandă, cel puțin pentru pedalele de ambreiaj și frână, ceea ce permite examinatorului să intervină eficient în vederea evitării producerii unui eveniment rutier sau pentru evitarea unui pericol iminent.

Faptul că traficul urban este într-o continuă expansiune, iar complexitatea infrastructurii ca urmare a acestui fenomen sporește riscurile la care sunt expuși participanții la trafic, sunt compensate direct proporțional prin aceea că pregătirea practică a cursanților se desfășoară în fix aceleași condiții, creându-se premisele că pregătirea a fost temeinică și corelată cu condițiile cotidiene. Ulterior, pe marginea aceleiași situații, candidații care au trecut prin pregătirea practică și care au promovat testarea la nivelul școlii de șoferi, cum de altfel este și reglementat, sunt supuși examenului sub directa supraveghere a examinatorului, în condițiile anterior relevate, fiind astfel atinse și garanțiile că pregătirea în cauză este testată riguros în traficul real și nu în poligon.

În ceea ce privește manevrele speciale propuse a fi efectuate în poligon, precizăm că acestea sunt deja testate în cadrul probei practice desfășurate în traseu, în condiții de trafic real, unde candidatul trebuie să ia decizii rapide și să gestioneze diferite situații imprevizibile, față de efectuarea acestora într-un poligon care creează un mediu controlat, fără presiunea și complexitatea traficului rutier urban. Așadar, efectuarea acestor manevre într-un mediu sigur și controlat nu garantează creșterea calității pregătirii specifice a candidaților în conducerea unui autovehicul, în special atunci când aceștia întâmpină condițiile reale de trafic, ci, din contră, sporește ușurința cu care acestea pot fi parcurse.

Precizăm că, în prezent, proba de poligon este susținută doar în cadrul examenului pentru obținerea permisului de conducere la categoriile AM, A1, A2 și A, autovehicule ce au cu totul alte specificații față de cele din categoria B, prin însăși natura construcției. Astfel, având în vedere că motocicleturile se deplasează pe două roți, apreciem că proba de poligon este imperioasă pentru a testa capacitatea candidaților de a-și menține, printre altele, echilibrul în anumite ipostaze întâlnite, ulterior, în traficul real. În această privință sunt supuse testării, în cadrul poligonului, diferite manevre speciale privind siguranța în traficul rutier cum ar fi mersul sinuos printre jaloane, efectuarea de opturi, deplasarea în linie dreaptă, executarea a cel puțin două manevre la viteză mică și alte două la viteză mare dar și frânarea de urgență.

Considerăm că toate aceste manevre sunt necesar a fi testate într-un mediu controlat înainte de întâmpinarea traficului rutier, din simplul motiv că motocicletele au particularități și caracteristici distincte, presupunând un control diferit și o stăpânire temeinică. Astfel, demonstrarea competențelor acumulate în urma pregătirii în cadrul unui poligon amenajat este utilă cu atât mai mult cu cât aceste autovehicule nu permit persoanei însoțitoare (instructorul auto), să dețină un control eficient din perspectiva siguranței, neavând acces la ghidon, iar asupra comenzilor de frână având un acces limitat, ceea ce reprezintă o vulnerabilitate sporită.

2. Precizăm că în cuprinsul *Expunerii de motive* se face o confuzie între noțiunile de abilitate tehnică și siguranță în trafic, în sensul corelării probelor din poligon cu urmările deosebit de grave care se produc pe fondul accidentelor rutiere unde nu sunt respectate reguli de circulație de importanță deosebită. Menționăm că majoritatea

accidentelor grave nu apar pentru că șoferul nu are deprinderile necesare efectuării parcării laterale sau întoarcerii autovehiculului în spații înguste, pentru care ar trebui să se introducă respectiva proba tehnică ci, motivele reale, potrivit multiplelor studii și publicații, sunt date de cu totul alți factori, cum ar fi neacordarea de prioritate, viteza neadaptată condițiilor meteo și de drum, depășirile riscante, comportamentul agresiv în traficul rutier, neatenția la volan și alte asemenea motive. O parte dintre aceste aspecte se pot verifica la examen în traficul real, iar niciunul într-un mediu artificial, controlat, cum este poligonul.

Prin urmare, apreciem că poligonul nu face altceva decât să simuleze manevre controlate, fără a verifica cu eficiență dacă abilitățile deținute de candidați sunt relevante în traficul real, iar adoptarea măsurii de creare a respectivei probe tehnice la categoria B ar însemna pentru majoritatea candidaților o simplă formalitate cu jaloane și parcări standardizate, unde toate manevrele vor fi efectuate mecanic după ce au fost învățate pe de rost.

Mai mult decât atât, considerăm că introducerea unei probe tehnice desfășurate în poligon ar produce efecte negative în ceea ce privește obținerea permisului de conducere, după cum urmează:

- crește perioada de așteptare pentru susținerea probei practice care deja înregistrează timpi relativi mari, având în vedere că această probă necesită alocarea unui timp suplimentar și, pe cale de consecință, se impune reducerea numărului de candidați alocați fiecărui examinator pe zi;

- crește atât birocrăția prin formalități suplimentare, necesare organizării probei tehnice, dar și presiunea pusă pe candidați prin suplimentarea probelor de examen la care aceștia sunt supuși;

- implică crearea unei noi infrastructuri (poligoane auto dedicate autovehiculelor din categoria B), care trebuie pusă la dispoziție de către școlile de șoferi, situație ce se va reflecta în generarea de costuri suplimentare nejustificate față de candidați;

- creșterea costurilor generate de alocarea unor dispozitive tehnice de monitorizare adaptate înregistrării audio-video a acestei probe, dar și prin necesitatea modificării arhitecturii sistemului informatic în vederea alinierii la eventuala nouă probă.

De asemenea, referitor la *Expunerea de motive*, considerăm că

aceasta nu îndeplinește toate exigențele prevăzute în cuprinsul art.31¹ din *Legea nr.24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare*.

Astfel, apreciem că ar fi fost necesară completarea acesteia cu justificarea clară a cerințelor care reclamă intervenția normativă, respectiv a măsurilor vizate.

3. Cu privire la noțiunea de „*probă tehnică*” utilizată în cuprinsul propunerii legislative, atragem atenția asupra necesității respectării terminologiei deja consacrate în cuprinsul *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002*. Astfel, spre exemplu, art. 23 alin. (9²) din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002* menționează „*proba practică susținută în poligon*”, nefiind consacrată cu titlu general sintagma de „*probă tehnică de conducere în poligon*”. Potrivit art. 37 alin. (1) din *Legea 24/2000*, „*În limbajul normativ aceleași noțiuni se exprimă numai prin aceiași termeni.*”. Drept urmare, se impunea armonizarea terminologiei utilizate în cuprinsul demersului legislativ în vederea respectării exigențelor specifice tehnicii legislative.

¹ ART. 31

(1) Instrumentul de prezentare și motivare include conținutul evaluării impactului actelor normative, cuprinzând următoarele secțiuni:

a) motivul emiterii actului normativ - cerințele care reclamă intervenția normativă, cu referire specială la insuficiențele și neconcordanțele reglementărilor în vigoare; principiile de bază și finalitatea reglementărilor propuse, cu evidențierea elementelor noi; concluziile studiilor, lucrărilor de cercetare, evaluărilor statistice; referirile la documente de politici publice sau la actul normativ pentru a căror implementare este elaborat respectivul proiect. Pentru ordonanțele de urgență vor fi prezentate distinct elementele obiective ale situației extraordinare care impune reglementarea imediată, nefiind suficientă utilizarea procedurii parlamentare de urgență, precum și eventualele consecințe care s-ar produce în lipsa luării măsurilor legislative propuse;

b) impactul socioeconomic - efectele asupra mediului macroeconomic, de afaceri, social și asupra mediului înconjurător, inclusiv evaluarea costurilor și beneficiilor;

c) impactul financiar asupra bugetului general consolidat atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani), inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri;

d) impactul asupra sistemului juridic - implicațiile pe care noua reglementare le are asupra legislației în vigoare; compatibilitatea cu reglementările comunitare în materie, determinarea exactă a acestora și, dacă este cazul, măsurile viitoare de armonizare care se impun; deciziile Curții de Justiție a Uniunii Europene și alte documente relevante pentru transpunerea sau implementarea prevederilor legale respective; implicațiile asupra legislației interne, în cazul ratificării sau aprobării unor tratate ori acorduri internaționale, precum și măsurile de adaptare necesare; preocupările în materie de armonizare legislativă;

e) consultările derulate în vederea elaborării proiectului de act normativ, organizațiile și specialiștii consultați, esența recomandărilor primite;

f) activitățile de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ;

g) măsurile de implementare - modificările instituționale și funcționale la nivelul administrației publice centrale și locale.

4. Referitor la art. I pct. 1, art. 23 alin. (9⁶) lit. a), teza finală, din inițiativa legislativă, apreciem că prevederea este redundantă, având în vedere dispozițiile art. 23 alin. (9) din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002*, care prevăd că scopul probei practice este „*verificare a aptitudinilor și comportamentului, corespunzător categoriei de permis solicitat*”.

5. În ceea ce privește art. I pct. 2, art. 24 alin. (1⁴) din inițiativa legislativă, precizăm că inserarea completării analizate în cuprinsul art. 24 contravine normelor specifice tehnicii legislative întrucât, potrivit art. 61 alin. (2) din *Legea nr. 24/2000*, „*Prevederile modificate sau care completează actul normativ trebuie să se integreze armonios în actul supus modificării ori completării, asigurându-se unitatea de stil și de terminologie, precum și succesiunea normală a articolelor*”. Astfel, eventuala completare ar fi trebuit inserată în cuprinsul art. 23 din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002*.

III. Punctul de vedere al Guvernului

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

Cu stimă,

Ilie - Gavril BOLOJAN



Domnului senator Mircea ABRUDEAN
Președintele Senatului