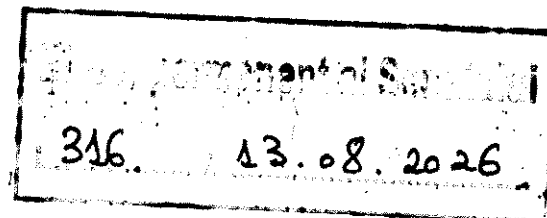




PRIM MINISTRU



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 USR Cezar-Mihail Drăgoescu împreună cu un grup de parlamentari USR și UDMR (**Bp.193/2026**).

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 stabilirii unor sancțiuni pentru staționarea pe locurile destinate încărcării vehiculelor electrice în afara orelor de încărcare, precum și pentru staționarea pe aceste locuri de către alte vehicule decât cele electrice sau hibrid plug-in.

II. Observații

1. Cu titlu prealabil, prin analogie cu regimul juridic aplicabil spațiilor amenajate și semnalizate ca parări, apreciem că o eventuală reglementare a

locurilor destinate încărcării vehiculelor electrice ar putea fi realizată, în mod adecvat, prin demersuri normative inițiate la nivelul autorităților administrației publice locale, în considerarea competențelor acestora în materie.

În susținerea acestei opinii, indicăm prevederile art. 128 alin. (1) lit. d) din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002*, potrivit cărora autoritățile administrației publice locale au atribuția de a stabili reglementări referitoare la regimul de acces și circulație, staționare și parcare pentru diferite categorii de vehicule, cu avizul poliției rutiere, coroborate cu dispozițiile art. 2 alin. (2) - (3) din *Ordonanța Guvernului nr. 2/2001*¹.

Reglementarea, la nivelul unității administrativ-teritoriale, a utilizării locurilor destinate încărcării vehiculelor electrice este în concordanță cu *principiul autonomiei locale*, măsurile dispuse de autoritățile administrației publice locale, prin acte administrative cu caracter normativ, fiind adaptate particularităților fiecărei colectivități. În acest context, sunt avute în vedere criterii relevante precum densitatea populației, gradul de dezvoltare urbană, configurația infrastructurii rutiere și energetice, precum și numărul și dinamica vehiculelor electrice înregistrate la nivel local.

Totodată, învederăm faptul că o parte dintre spațiile destinate încărcării vehiculelor electrice pot fi amenajate pe drumuri de utilitate privată, aflate în proprietatea sau administrarea unor persoane fizice ori juridice, care, de regulă, asigură accesul nediscriminatoriu al vehiculelor².

2. În ceea ce privește fondul soluțiilor propuse, constatăm că inițiatorii asimilează vehiculul hibrid plug-in vehiculului electric, astfel cum rezultă din textul propus la art. I pct. 2 din inițiativa legislativă. Cu toate acestea, soluția prevăzută la art. I pct. 3, referitoare la art. 100 alin. (1) pct. 15 din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002*, instituie și sancționează, cu amendă din clasa a II-a, contravenția constând în staționarea unui vehicul

¹ Art. 2 (2) Prin hotărâri ale autorităților administrației publice locale sau județene se stabilesc și se sancționează în toate domeniile de activitate pentru care acestora le sunt stabilite atribuții prin lege, în măsură în care în domeniile respective nu sunt stabilite prin lege, ordonanțe sau hotărâri ale Guvernului.

(3) Consiliile locale ale sectoarelor municipiului București pot stabili și sancționa contravenții în următoarele domenii: salubritate; activitatea din piețe, curățenia și igienizarea acestora; întreținerea parcurilor și spațiilor verzi, a spațiilor și locurilor de joacă pentru copii; amenajarea și curățenia spațiilor din jurul blocurilor de locuințe, precum și a terenurilor virane; întreținerea bazelor și obiectivelor sportive aflate în administrarea lor; întreținerea străzilor și trotuarelor, a școlilor și altor instituții de educație și cultură, întreținerea clădirilor, împrejurimilor și a altor construcții; depozitarea și colectarea gunoaielor și a resturilor menajere.

² Conform art. 3 lit. b) și art. 4 lit. a) din *Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor*, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

pe un loc destinat încărcării vehiculelor electrice, cu excepția vehiculelor electrice și a celor hibrid plug-in aflate în proces de încărcare.

Totodată, apreciem că intervențiile legislative propuse la art. I pct. 3 și 4 din inițiativa legislativă supusă analizei, vizând modificarea art. 100 alin. (1), respectiv a art. 108 alin. (1) lit. b) din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002*, contravin dispozițiilor art. 61 alin. (2) din *Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare*³.

Având în vedere sistemul sancționator instituit de *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002*, nu rezultă în mod clar intenția de reglementare, respectiv dacă, prin completarea art. 100 alin. (1) cu un nou punct, în sensul propus la art. I pct. 3 din inițiativă, se urmărește sancționarea contravențională exclusiv prin aplicarea sancțiunii principale a amenzii din clasa a II-a sau dacă se are în vedere, pe lângă aceasta, și aplicarea sancțiunii contravenționale complementare constând în 3 puncte de penalizare, prin completarea art. 108 alin. (1) lit. b) cu un nou punct.

3. Atragem atenția asupra faptului că inițiativa legislativă preia termeni și definiții din cuprinsul unui act legislativ al Uniunii Europene (*Regulamentul (UE) 2023/1804*⁴) care se bucură de aplicare directă⁵. Astfel, integrarea formală, prin intermediul unui act cu putere de lege, a dispozițiilor din cuprinsul unui regulament nu este necesară, creându-se chiar premisele unui paralelism legislativ, interzis expres de art. 16 alin. (1)⁶ din *Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative*.

4. În ceea ce privește pct. 1 art. 6, pct. 17¹ al inițiativei legislative, apreciem că s-ar fi impus re poziționarea textului preconizat, întrucât noțiunea definită nu este corelată cu noțiunea de la pct. 17, care explică termenul de „localitate”. O astfel de poziționare a textului nu respectă exigențele de tehnică legislativă, întrucât, potrivit art. 61 alin. (2) din *Legea*

³ Art. 61 – (2) 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.

⁴ Regulamentul (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE (Text cu relevanță pentru SEE)

⁵ procesul complet de reîncărcare a unui vehicul într-un punct de reîncărcare accesibil publicului din momentul în care vehiculul este conectat până la momentul în care vehiculul este deconectat;

⁶ În procesul de legiferare este interzisă instituirea aceluiași reglementări în mai multe articole sau alineate din același act normativ ori în două sau mai multe acte normative. Pentru sublinierea unor conexiuni legislative se utilizează norma de trimitere.

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”.

În ceea ce privește conținutul definiției preconizate, apreciem că trebuiau avute în vedere și dispozițiile referitoare la punctele, stațiile sau grupurile de reîncărcare, astfel cum sunt prevăzute de *Regulamentul (UE) 2023/1804*. De asemenea, apreciem că sintagma „pe durata procesului efectiv de încărcare la o stație autorizată” ar fi trebuit înlocuită cu noțiunea de „sesiune de reîncărcare”, prevăzută de art. 2 pct. 54⁷ din *Regulamentul (UE) 2023/1804*.

Referitor la utilizarea sintagmei de staționare din cuprinsul definiției preconizate, apreciem că s-ar fi impus analiza completării acesteia și cu termenul de „parcare”, având în vedere justificarea din cuprinsul *Expunerii de motive*, care face trimitere la locurile de parcare. În plus, potrivit art. 63 alin. (1) din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002*, „Se consideră oprire imobilizarea voluntară a unui vehicul pe drumul public, pe o durată de cel mult 5 minute. Peste această durată, imobilizarea se consideră staționare”, iar, potrivit alin. (4) din cadrul aceluiași articol, „Se consideră parcare staționarea vehiculelor în spații special amenajate sau stabilite și semnalizate corespunzător”.

5. Cu privire la pct. 2 - art. 6, pct. 37¹, atragem atenția că noțiunile prezentate în cuprinsul inițiativei legislative sunt prevăzute de art. 2 pct. 22⁵ și pct. 43⁶ din *Regulamentul 2023/1804*. În plus, actul legislativ al Uniunii Europene utilizează noțiunea de vehicul electric hibrid reîncărcabil, iar nu cea de „vehicul hibrid plug-in”, precum se prevede în inițiativa legislativă. Drept urmare, apreciem că s-ar fi impus eliminarea noțiunilor anterior menționate, din moment ce acestea sunt reglementate în cuprinsul *Regulamentului Uniunii Europene* anterior menționat.

Independent de aceste observații, dacă se decide menținerea definițiilor anterior amintite, s-ar fi impus definirea noțiunii de „vehicul hibrid plug-in” în cuprinsul unui punct distinct, întrucât textul propus vizează noțiuni distincte. Totodată, din perspectiva regulilor de tehnică legislativă, art. 48 alin. (1) din *Legea nr. 24/2000* prevede faptul că „În cazul în care din dispoziția normativă primară a unui articol decurg, în mod organic, mai

⁷ procesul complet de reîncărcare a unui vehicul într-un punct de reîncărcare accesibil publicului din momentul în care vehiculul este conectat până la momentul în care vehiculul este deconectat;

multe ipoteze juridice, acestea vor fi prezentate în alineate distincte, asigurându-se articolului o succesiune logică a ideilor și o coerență a reglementării”. În consecință, s-ar fi impus redimensionarea textului.

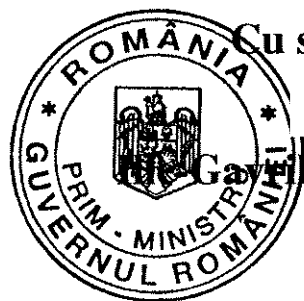
6. În ceea ce privește pct. 3 - art. 1 alin. (1) pct. 15, apreciem că menționarea vehiculelor hibrid plug-in împreună cu vehiculele electrice este superfluă și redundantă, având în vedere că inițiativa legislativă, în forma transmisă, prevede la art. I pct. 2 faptul că un autovehicul hibrid plug-in este considerat ca un vehicul electric. Cu titlu comparativ, pct. 4 din inițiativa legislativă utilizează doar sintagma de „vehicule electrice”. Astfel, apreciem că s-ar fi impus eliminarea acestei mențiuni din cuprinsul textului preconizat.

7. Cu privire la art. II al inițiativei legislative, raportat la soluțiile normative preconizate, apreciem, pentru a se asigura predictibilitate și previzibilitate atât destinatarilor normei vizate, cât și personalului abilitat să constate contravențiile și să aplice sancțiunile, că era necesară clarificarea termenului pentru intrarea în vigoare a dispozițiilor preconizate, avându-se în vedere prevederile art. 4 din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor*.

III. Punctul de vedere al Guvernului

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

Cu stimă,



BOLOJAN

PRIM-MINISTRU

Domnului senator Mircea ABRUDEAN

Președintele Senatului