



## CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

Str. Dimitrie D. Gerota nr. 7-9, sector 2, București, cod poștal: 020027

Telefoane: 021.310.23.56, 021.316.31.34

Fax: 021.316.31.31

021.310.23.57, 021.316.31.33

Cod fiscal: 10464660

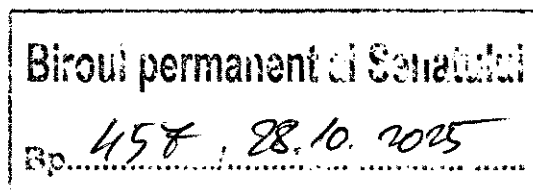
E-mail: ces@ces.ro

www.ces.ro

Membru fondator al Asociației Internaționale a Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare (AICESIS)  
Membru al Uniunii Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare Francofone (UCESIF)

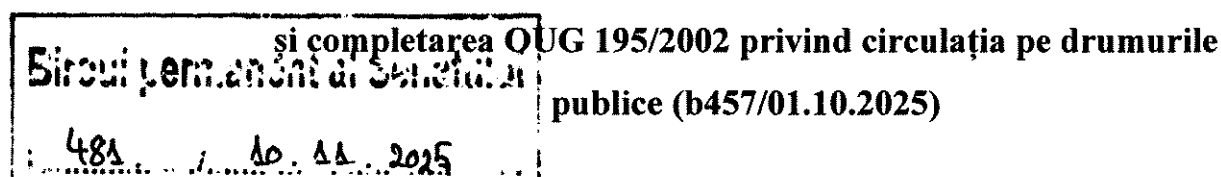
„Consiliul Economic și Social este organ consultativ al Parlamentului și al Guvernului în domeniile de specialitate stabilite prin legea sa organică de înființare, organizare și funcționare.” (Art. 141 din Constituția României revizuită)

Nr. 6238/22.10.2025



### AVIZ

referitor la propunerea legislativă pentru modificarea



În temeiul art. 2 alin. (1) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și art. 11 lit. a) din Regulamentul de organizare și funcționare, Consiliul Economic și Social a fost sesizat cu privire la avizarea *propunerii legislative pentru modificarea și completarea OUG 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (b457/01.10.2025)*.

## CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

În temeiul art. 5 lit. a) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, în ședința din data de 22.10.2025, desfășurată online, conform prevederilor Hotărârii Plenului nr.86/17.05.2022, avizează **NEFAVORABIL** prezentul proiect de act normativ, cu următoarea **motivare**:

- majorarea masei totale admise a ansamblului până la 7.000 kg pentru categoria BE, fără modificarea cerințelor de formare și testare a conducătorilor auto, contravine standardelor de pregătire prevăzute de Directiva (UE) 2006/126 privind permisele de conducere;
- lipsa unei evaluări tehnice privind impactul asupra siguranței traficului, infrastructurii rutiere și mediului, precum și absența unei corelări cu legislația privind inspecțiile tehnice periodice și asigurările auto, pot genera riscuri suplimentare de accidente și responsabilități juridice neclare;

- propunerea legislativă poate permite situația în care, spre exemplu, un autoturism având greutatea de o tonă, să tracteze o remorca de 6 tone, ceea ce ar fi aproape imposibil de controlat în trafic și cu risc ridicat de pierdere a controlului vehiculului. Masele autovehiculului și remorcii trebuie limitate independent, după cum este deja reglementat în legislația în vigoare;
- propunerea legislativă nu respectă cerințele elementare de claritate și precizie impuse de Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și nici pe cele privind modificarea unui act normativ, prevăzute la art. 59 alin. (2) din aceeași lege: *„Pentru exprimarea normativă a intenției de modificare a unui act normativ se nominalizează expres textul vizat, cu toate elementele de identificare necesare, iar dispoziția propriu-zisă se formulează utilizându-se sintagma «se modifică și va avea următorul cuprins:», urmată de redarea noului text”*;
- menționarea art. 24 alin. (2) lit. b) este eronată, în realitate, dispozițiile referitoare la categoria BE fiind prevăzute în Anexa nr. 1 lit. g);
- art. 24 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului 195/2002 privind circulația pe drumurile publice are drept conținut actual *„Forma și conținutul permisului de conducere se stabilesc prin ordin al ministrului afacerilor interne, care se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I”* și nu cuprinde un punct b) care să poată fi modificat;
- în plus, modificarea propusă la art. art. 24 alin. (2) lit. b) nu are coerență în stabilirea maselor între autovehiculul trăgător din categoria B, remorca sau semiremorca atașată și masa totală a ansamblului de vehicule;
- în cazul în care inițiatorul a avut în vedere alin. (2)<sup>1</sup> al art.24<sup>1</sup> din Ordonanța de urgență nr. 195/2002, dispoziția *„definiția categoriei BE se modifică și va avea următorul cuprins”* este neconformă cu normele de tehnică legislativă de la art. 59, alin. (2) din Legea nr. 24/2000. Același lucru este valabil pentru conținutul efectiv al normei, care urmează, conform inițiatorului, a se modifica din *„b) permisul de conducere pentru categoria BE este valabil pentru vehicule din categoria Tr cu masa totală maximă autorizată de până la 3.500 kg, la care se poate atașa o remorcă a cărei masă totală maximă autorizată să fie mai mică de 3.500 kg”* în *„categoria BE: ansamblul de vehicule constând dintr-un autovehicul trăgător din categoria B și o remorcă sau semiremorcă a cărei masă totală maximă autorizată depășește 750 kg, cu condiția ca ansamblul să nu depășească 7.000 kg”*, în condițiile în care articolul în cauză are ca obiect de reglementare condițiile pentru eliberarea permiselor de conducere, și nu definirea tipurilor de vehicule;

- categoria BE este definită la nivel european ca permițând conducerea unui ansamblu format dintr-un vehicul din categoria B și o remorcă sau semiremorcă având o masă totală maximă autorizată de până la 3.500 kg, ceea ce poate conduce la o masă totală combinată de aproximativ 7.000 kg, însă doar în condițiile în care sunt îndeplinite cerințele stricte prevăzute pentru categoria C1E, care implică instruire suplimentară privind manevrabilitatea, dinamica ansamblului și distanțele de frânare;
- în concluzie, extinderea masei admise pentru categoria BE, fără introducerea unor cerințe suplimentare de formare și testare comparabile cu cele aferente categoriilor superioare, ar conduce la o decalibrare a nivelului de competență al conducătorilor auto în raport cu riscurile reale generate de exploatarea unor ansambluri mai grele.

**Președinte,**

**Sterică FUDULEA**



Digitally signed  
by Fudulea  
Sterica  
Date:  
2025.10.24  
12:48:58 CEST