

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul actului normativ

LEGE privind aprobarea Ordonanței de urgență pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

2.1. Sursa actului normativ

Inițiativa Ministerului Agriculturii și Dezvoltării Rurale, a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și a Ministerului Afacerilor Interne

2.2. Descrierea situației actuale

Situația actuală în România reflectă o serie de aspecte legate de regulile și cerințele pentru permisul de conducere necesar pentru tractoare și vehicule agricole. În prezent, în România, permisul de conducere pentru astfel de vehicule este reglementat în conformitate cu Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 *privind circulația pe drumurile publice*, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

În cadrul acestei legislații, categoriile de permise de conducere disponibile în România pentru tractoare agricole și forestiere se limitează, *în principal*, la categoriile B și Tr, iar restricțiile existente sunt considerate a fi problematice pentru agricultori și operatorii de astfel de vehicule.

În continuare, la art. 24¹ alin. (2) lit. h) și alin. 2¹ din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, sunt reglementate următoarele aspecte cu privire la echivalarea permisului de conducere:

„(2) Permisele de conducere dau dreptul de a conduce vehicule pe drumurile publice, după cum urmează:

(...)

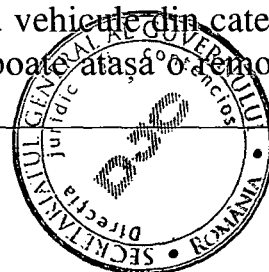
h) permisele de conducere eliberate pentru una dintre categoriile B, BE, C sau CE sunt valabile și pentru categoria Tr, în anumite cazuri specifice;

(...)

(2¹) Cazurile specifice pentru care se consideră îndeplinită condiția prevăzută la alin. (2) lit. h) pentru a da dreptul de a conduce vehicule pe drumurile publice sunt următoarele:

a) permisul de conducere pentru categoria B 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 750 kg;

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;



c) permisul de conducere pentru categoria C este valabil pentru vehicule din categoria Tr cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3.500 kg, la care se poate atașa o remorcă a cărei masă totală maximă autorizată să fie mai mică de 750 kg;

d) permisul de conducere pentru categoria CE este valabil pentru vehicule din categoria Tr cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3.500 kg, la care se poate atașa o remorcă a cărei masă totală maximă autorizată să fie mai mare de 750 kg.”

Secțiunea 11. *Circulația vehiculelor destinate transportului de mărfuri sau transportului public de persoane*, din OUG nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, stabilește condițiile generale pe care trebuie să le îndeplinească atât vehiculele cât și conducătorii auto ai acestora pentru efectuarea transporturilor respective. Astfel, în cuprinsul art. 66 este instituită obligația deținerii atestatului profesional de către conducătorii autovehiculului care efectuează transport de mărfuri periculoase, transport public de persoane, transport în cont propriu de persoane cu microbuze și autobuze, transporturi agabaritice, precum și pentru autovehiculele de transport marfă cu masa maximă autorizată mai mare de 3,5 tone.

Elemente ce țin de situația extraordinară

-absența unui cadru legislativ privind circulația pe drumurile publice a tractoarelor agricole și forestiere, în acord cu necesitățile reale ale conducătorilor acestei categorii de vehicule;

-prognoza privind extinderea parcului de utilaje agricole în exercițiul financiar 2023-2027 prin Programul Național Strategic, care are ca efect o disproporționalitate între numărul de utilaje și personalul specializat pentru conducerea acestora;

-deficitul de unități de învățământ pentru școlarizarea și pregătirea operatorilor de utilaje, mecanizatori și tractoriști, care a devenit mai acut începând cu anii 2000;

-lipsa forței de muncă specializate, cauzată de migrația către țările Uniunii Europene, unde legislația rutieră permite operarea și conducerea utilajelor agricole cu permis de conducere de categorie B, în special pentru utilajele cu deplasare lentă în combinație cu una sau două remorci, sub condiția respectării unei anumite viteze de deplasare.

- simplificarea și uniformizarea unor proceduri astfel încât să se asigure o mai mare eficiență a operațiilor de transport.

Având în vedere caracterul urgent al demersului, instrumentul legislativ ales este ordonanța de urgență a Guvernului, motivat de faptul că termenele prevăzute de procedura de adoptare a legilor de către Parlamentul României, chiar și în procedură de urgență, sunt mai îndelungate, pe această cale, nefiind înlăturate efectele negative ale neadoptării soluției propuse.

2.3. Schimbări preconizate

Pentru a răspunde provocărilor actuale legate de reglementările permiselor de conducere pentru tractoare agricole și forestiere în România, prin prezentul act normativ se propun următoarele:

✓ introducerea unei noi categorii a permisului de conducere, categoria Tr1, care să includă tractoarele agricole sau forestiere a căror viteză maximă constructivă este mai mică sau egală cu 40 de km/h;

✓ obținerea noii categorii de permis (Tr1) se va realiza la vârsta de 18 ani;

✓ valabilitatea administrativă a categoriei Tr1 va fi de 10 ani;



✓ echivalarea categoriei B a permisului de conducere cu categoria nou-introdusă, Tr1, precum și ansamblurile formate dintr-un vehicul din categoria Tr1 și una sau două remorci a căror viteză maximă constructivă este de cel mult 40 de km/h, fără a se lua în considerare masa totală maximă autorizată a vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule;

✓ instituirea mecanismului potrivit căruia permisele de conducere eliberate pentru categoria Tr sunt valabile și pentru ansamblul format dintr-un vehicul din categoria Tr și una sau două remorci, precum și pentru vehiculele din categoria Tr1 și pentru ansamblurile formate dintr-un vehicul din categoria Tr1 și una sau două remorci, indiferent de masa totală maximă autorizată a vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule;

✓ instituirea mecanismului potrivit căruia permisele de conducere eliberate numai pentru categoria Tr1 sunt valabile și pentru ansamblul format dintr-un vehicul din categoria Tr1 și una sau două remorci, indiferent de masa totală maximă autorizată a vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule

✓ instituirea unor dispoziții referitoare la înscrierea în permisul de conducere a echivalării categoriilor B și Tr cu categoria Tr1 în cazul eliberării unui nou permis de conducere, în termen de 90 de zile de la data intrării în vigoare a ordonanței de urgență;

✓ instituirea unei dispoziții potrivit căreia titularii permiselor de conducere categoriile B și Tr aflate în perioada de valabilitate administrativă și emise anterior intrării în vigoare a ordonanței de urgență ori până la împlinirea termenului de 90 de zile, care nu au înscrisă mențiunea Tr1, pot conduce pe drumurile publice vehiculele din categoria Tr1, precum și ansamblurile formate dintr-un vehicul din categoria Tr1 și una sau două remorci, indiferent de masa totală maximă autorizată a vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule, până la expirarea valabilității acestora.

La momentul actual, România a asigurat coerența și alinierea juridică cu actele europene care reglementează calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule, destinate transportului de mărfuri sau de persoane, prin transpunerea Directivei 2003/59/CE și a Directivei (UE) 2018/645 de modificare a acesteia, iar atestarea suplimentară a transportului agabaritic nu este o cerință stabilită de actele juridice incidente.

Cadrul normativ menționat se aplică unitar atât pentru conducătorii auto care efectuează transport de marfă și de persoane atât în trafic internațional cât și național, inclusiv transport agabaritic.

Prin urmare, se impune corecția legislativă și în cuprinsul art. 66 alin. (1) din OUG nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, care stabilea obligația deținerii unui atestat profesional pentru conducătorii auto care efectuează transport agabaritic. Astfel, referința la acest tip de atestat va fi eliminată din cuprinsul articolului menționat.

Aceste schimbări preconizate sunt concepute pentru a aborda eficient problemele actuale și pentru a susține sectorul agricol din România, asigurând în același timp siguranța rutieră. Prin implementarea acestor măsuri se vizează creșterea eficienței, dezvoltarea durabilă a sectorului agricol din țară și evitarea apariției unor disproporții majore între numărul de utilaje și personalul calificat pentru conducerea acestora.

2.4. Alte informații

Nu este cazul.



Secțiunea a 3-a
Impactul socioeconomic

3.1. Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ

Nu este cazul.

3.2. Impactul social

Nu este cazul.

3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

3.4. Impact macroeconomic

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

3.4.1. Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

3.4.2. Impactul asupra mediului concurențial și domeniul ajutoarelor de stat

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

3.5. Impact asupra mediului de afaceri

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

3.6. Impactul asupra mediului înconjurător

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

3.9. Alte informații

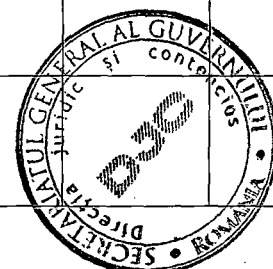
Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

Secțiunea a 4-a

**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**

- în mii lei (RON) -

Indicatori	Anul curent	Următorii patru ani				Media pe 5 ani
		3	4	5	6	
1	2 2023	2024	2025	2026	2027	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, în plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						
i) impozit pe profit						
ii) sume defalcate din TVA						



b). bugete locale							
i) sume defalcate din TVA							
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:							
contribuții de asigurări							
d) alte tipuri de venituri							
4.2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, în plus, din care:							
a). buget de stat, din acesta:							
i) cheltuieli de personal							
ii) bunuri și servicii							
iii) alte tipuri de cheltuieli							
b) bugete locale:							
i) cheltuieli de personal							
ii) bunuri și servicii							
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:							
i) cheltuieli de personal							
ii) bunuri și servicii							
d) alte tipuri de cheltuieli							
4.3. Impact financiar, plus/minus, din care:	0	0	0	0	0	0	0
a) buget de stat							
b) bugete locale							
4.4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare							
4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare							
4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare							
4.7. Prezentarea, în cazul actelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente: Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.							
4.8. Alte informații Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.							
Secțiunea a 5-a							
Efectele actului normativ asupra legislației în vigoare							
5.1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor actului normativ: Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.							

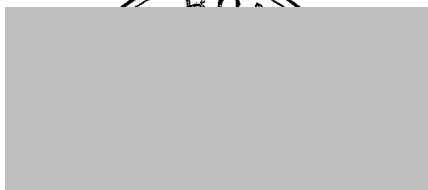


<p>5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>5.3. Conformitatea actului normativ cu legislația UE (în cazul actelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE) Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>5.6. Alte informații Nu este cazul.</p>
<p><i>Secțiunea a 6-a</i> <i>Consultările efectuate în vederea elaborării actului normativ</i></p>
<p>6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative Nu este cazul.</p>
<p>6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizațiile neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate. Nu este cazul.</p>
<p>6.3. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale. Nu este cazul.</p>
<p>6.4. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative Nu este cazul.</p>
<p>6.5. Informații privind avizarea de către: a) Proiectul prezentului act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ prin avizul nr. 77/2024.</p>
<p>6.6. Alte informații Nu este cazul.</p>
<p><i>Secțiunea a 7-a</i> <i>Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea actului normativ</i></p>
<p>7.1. Informarea societății civile cu privire la elaborarea actului normativ Nu este cazul.</p>
<p>7.2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării actului normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p><i>Secțiunea a 8-a</i> <i>Măsurile privind implementarea, monitorizarea și evaluarea actului normativ</i></p>
<p>8.1. Măsurile de punere în aplicare a actului normativ Nu este cazul.</p>
<p>8.2. Alte informații Nu este cazul.</p>



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.-195/2002 privind circulația pe drumurile publice, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM-MINISTRU



ION-MARCEL CIOLACU

