



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. 4009/10.06.2026

AVIZ

referitor la propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice (b314/19.05.2026)

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 Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice (b314/19.05.2026)*.

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 10.06.2026, desfășurată online, conform prevederilor Hotărârii Plenului nr.86/17.05.2022, avizează **NEFAVORABIL** prezentul proiect de act normativ, cu următoarea **motivare**:

- educația rutieră este necesară, însă obligativitatea unui curs la școala de șoferi nu reprezintă soluția adecvată. Aceasta trebuie extinsă și consolidată, însă prin mecanisme accesibile și eficiente, nu prin introducerea unei proceduri similare obținerii unui permis de conducere.
- în ceea ce privește operatorii de micromobilitate (trotinete electrice în sistem de sharing), aceștia investesc constant în educarea utilizatorilor. Utilizatorii sunt informați în aplicațiile digitale cu privire la regulile de circulație și de parcare

înainte de începerea fiecărei curse cu o trotinetă electrică în sistem de sharing, fiind promovate permanent bune practici de utilizare responsabilă;

- măsura ar reduce semnificativ accesibilitatea și utilizarea transportului verde. Trebuie avut în vedere faptul că utilizatorii serviciilor de sharing sunt, în majoritate, utilizatori ocazionali, care aleg trotineta electrică pentru deplasări scurte și eficiente. Impunerea obligativității unui curs și a înregistrării într-un registru național ar crea o barieră administrativă semnificativă pentru utilizarea acestor servicii<
- trotinetele electrice reprezintă un mijloc de transport conceput pentru accesibilitate, flexibilitate și cel mai important, reducerea dependenței de autoturism. Introducerea unei forme de „licențiere” ar descuraja utilizarea acestora și ar determina o parte dintre utilizatori să revină la transportul cu automobilul personal. Aceste concluzii sunt confirmate inclusiv de utilizatori. Potrivit unui sondaj realizat la nivel european, principalele motive pentru utilizarea trotinetelor sunt comoditatea (39,6%), flexibilitatea (33,3%) și posibilitatea de a se deplasa ușor în aer liber (16,3%).
- măsura ar afecta integrarea cu transportul public. Trotinetele electrice reprezintă o componentă importantă a mobilității multimodale și facilitează accesul la rețelele de transport public. În România, aproximativ 40% dintre cursele realizate cu trotinete electrice în sistem de sharing încep sau se termină în apropierea stațiilor de transport public. Prin urmare, limitarea accesului la trotinete ar reduce inclusiv accesibilitatea transportului public și ar afecta soluțiile de tip „first mile/ last mile”, esențiale pentru funcționarea eficientă a mobilității urbane moderne.
- propunerea nu ține cont de cadrul juridic european aplicabil. Legislația europeană și practica statelor membre disting în mod clar între trotinetele electrice cu viteză redusă și vehiculele motorizate de tip moped. Trotinetele electrice, în special cele utilizate în sistemele de sharing, sunt limitate la viteza maximă prevăzută de legislația aplicabilă și sunt tratate, din perspectiva regimului de circulație, similar bicicletelor. Aceste vehicule nu se încadrează în categoria autovehiculelor pentru care este necesar un permis de conducere. Introducerea unei obligații suplimentare de formare exclusiv pentru utilizatorii trotinetelor electrice ar reprezenta o abatere de la abordarea europeană privind dezvoltarea și promovarea soluțiilor de micromobilitate și ar crea o sarcină administrativă semnificativă atât pentru cetățeni, cât și pentru autoritățile publice.

- reglementările existente acoperă deja vehiculele cu risc ridicat. Vehiculele care depășesc limitele legale de viteză sau caracteristicile tehnice admise sunt deja încadrate în categorii distincte, precum mopedele, pentru care legislația impune cerințe suplimentare, inclusiv permis de conducere și înmatriculare. Prin urmare, extinderea unor obligații similare asupra trotinetelor electrice standard utilizate în mobilitatea urbană nu este justificată și nu respectă principiul proporționalității;
- propunerea legislativă nu definește „trotineta electrică” și nu face trimitere la o definiție existentă în Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare, sau în legislația secundară. Aceasta este o lacună semnificativă, deoarece piața cuprinde o gamă largă de vehicule cu caracteristici tehnice diferite: trotinete sub 25 km/h, trotinete cu viteze mai mari, monopatin electric, hoverboard, biciclete electrice cu pedalare asistată etc. Fără o definiție clară sau trimitere la o clasificare tehnică, aplicarea normei va fi impredictibilă și va genera dificultăți pentru poliția rutieră în identificarea vehiculelor supuse obligației;
- datele disponibile nu justifică introducerea unei măsuri restrictive de asemenea amploare. Datele operaționale disponibile la nivelul industriei indică faptul că incidentele grave sunt rare în raport cu volumele foarte ridicate de utilizare. Spre exemplu, în România, în perioada 2021–2025 au fost înregistrate 29 de cazuri de vătămare gravă asociate utilizării trotinetelor în sistem de sharing pentru o aplicație particulară, în contextul a zeci de milioane de kilometri parcurși de utilizatori. Aceste date susțin necesitatea continuării eforturilor de educare și prevenție, însă nu justifică introducerea unor bariere de acces care ar afecta întreaga categorie de utilizatori;
- în locul introducerii unei obligații generale de formare în cadrul școlilor de șoferi, susținem următoarele măsuri:
 - introducerea educației rutiere în școli, inclusiv a modulelor dedicate utilizării trotinetelor și bicicletelor electrice, pentru a promova comportamente responsabile încă de la vârste fragede. Această direcție este în linie cu proiectele educaționale desfășurate de operatori în colaborare cu Brigada Rutieră și autoritățile locale;
 - aplicarea unor cerințe diferențiate exclusiv vehiculelor care depășesc limitele legale de viteză sau anumite caracteristici tehnice, acestea reprezentând o categorie distinctă de risc și fiind deja supuse unui regim juridic diferit ;

- consolidarea campaniilor de informare și conștientizare, realizate în parteneriat între autorități, operatori și organizații relevante din domeniul siguranței rutiere.
- în concluzie, apreciem că propunerea legislativă introduce restricții disproporționate care ar reduce accesul la mobilitate urbană sustenabilă, fără a demonstra că generează beneficii proporționale în materie de siguranță. Soluțiile bazate pe educație și aplicarea eficientă a legislației existente reprezintă o abordare mai echilibrată și mai eficientă pentru atingerea obiectivelor urmărite.

p. Președinte,
Sterică FUDULEA