

Ela

Perioada de consultare pentru PAOV a fost mai scurta (fata de cele 15 zile acordate celorlalte consultari) si de aceea prezint aici cateva propuneri privind Obiectivele PAOV prezentate in RAPORTUL DE SPECIALITATE privind aprobarea PAOV pentru Municipiul Bucuresti:

I. Transport Urban:

- Flota de transport public cu emisii nete zero si dezvoltarea infrastructurii asociate -> este necesara o astfel de flota.
- Punerea in aplicare a Masterplanului VELO -> fara reducerea spatiilor verzi care exista in prezent;
- Modernizarea si cresterea accesibilitatii statiilor de transport public -> prin „curatarea” de acele mini-chioscuri care aglomereaza statiile.
- Optimizarea si prioritizarea transportului public prin dezvoltarea sistemelor de transport inteligente (STI) -> sunt necesare atat optimizarea cat si prioritizarea transportului public.
- Retea publica de incarcare a vehiculelor electrice -> punctele de incarcare sa fie construite fara afectarea spatiilor verzi care exista in prezent.

II. Energie

- Decarbonizarea sistemului de termoficare programe urban (planificare, investitii si programe) -> renuntarea la centrale de apartament si construirea de centrale pentru ansambluri mai mici (ex. pentru cate un bloc de locuinte, pentru cate doua cladiri de birouri).
- > De inclus: obligativitatea folosirii de panouri solare instalate pe teraselor blocurilor existente, care sunt incurs de constructie si care se vor construi.

III. Deseuri solide

- Instalatii de tratare mecano-biologica pentru deseuri municipale mixte -> construirea lor sa nu afecteze spatiile verzi care exista in prezent.
- Infrastructura pentru colectarea separata a deseurilor municipale -> construirea ei sa nu afecteze spatiile verzi care exista in prezent.
- Instalatie de reciclare DCD -> construirea ei sa nu afecteze spatiile verzi care exista in prezent.
- Instalatie de tratare biologica pentru deseuri biologice -> construirea ei sa nu afecteze spatiile verzi care exista in prezent.
- Depozit de deseuri conform -> aceasta este o cerinta legala si nu un obiectiv.
- Schemele „Plati dupa cum aruncati” pentru cele 6 sectoare -> inclusiv pentru locuitori, ceea ce va fi greu de implementat fara campanii solide de constientizare si educare si fara aplicarea de sanctiuni.

IV. Cladiri

- Modernizari ale sistemelor HVAC -> masurile de modernizare este nevoie sa se aplice si locuitorilor pentru a avea rezultate.
- > De inclus: obligativitatea folosirii de panouri solare instalate pe teraselor blocurilor existente, care sunt incurs de constructie si care se vor construi.

V. Apa

- Modernizarea retelei de apa potabila -> o aplicare corecta va duce la scaderea nevoii de a mai cumpara apa umbutelata si implicit va duce la scaderea deseurilor de plastic.
- Solutii bazate pe natura pentru gestionarea apei pluviale -> gestionarea sa implice si folosirea apei acumulate la udarea spatiilor verzi dintre blocuri.
- Modernizarea tehnologiei pentru gestionarea apelor reziduale industriale -> in acest domeniu exista legislatie suficienta de aceea ar trebui verificarea cu autoritatile de mediu a prevederilor existente ca sa nu se suprapuna legislatia.
- Reutilizarea apelor reziduale si tratate -> cu posibilitatea de a fi folosite pentru udarea spatiilor verzi dintre blocuri.
- Reabilitarea si protectia resurselor de apa de suprafata -> interzicerea construirii de puturi pentru constructiile/casele care sunt bransate la conductele sistemului de furnizare a apei. -> instalarea de apometre si la puturile existente pe principiul „Pay as You Use”.

VI. Utilizarea terenurilor si a spatiilor verzi

- Centrul de planificare urbana -> principiul de functionare a centrului sa fie cresterea suprafetei spatiului verde cu x% in fiecare an (de asemenea si ca masura de performanta pentru cei care vor conduce institutia).
- Regenerarea urbana si amenajarea coerenta a teritoriului -> program intensiv de plantare a copacilor, diferite esente (inclusiv tei, salcami - a se vedea politica UE privind protejarea albinelor). -> plantarea de copaci in spatiul sensurilor giratorii. -> „curatarea” intersectiilor mari de chioscurile care exista acum si extinderea spatiului verde cu plantare de copaci.
- Spatii verzi suplimentare in cartierele cu densitate ridicata -> este necesara intensificarea plantarii de copaci in aceste cartiere; -> exista solutii de amenajare de spatii verzi pe terasele cladirilor.
- Reabilitarea parcurilor -> reabilitarea sa nu implice amenajarea de alei si duca la reducerea spatiilor verzi existente; -> cresterea numarului de copaci plantati; -> pastrarea lacurilor fara fantani arteziene si lumini care sa afecteze mediul si echilibrul ecologic.
- Concepte pilot de reinnoire urbana -> acest concept sa insemne cresterea suprafetei de spatii verzi si intensificarea plantarii de copaci si sa nu insemne construirea de alte alei, locuri de joaca.

VII. Orase inteligente

- Infrastructura digitala integrata/baze de date;

VIII. Calitatea Aerului

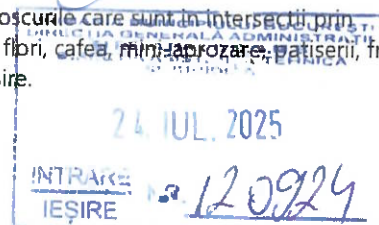
- Sistem integrat de gestionare si monitorizare a poluarii -> exista si acum monitorizarea poluarii, intrebarea fiind pentru ce este ea realizata si cum se folosesc datele obtinute.
- Centura verde a orasului -> este extrem de necesara o astfel de centura.

Ar mai fi un obiectiv care poate fi inclus:

IX. Estica orasului

- > poate fi alocat Centrului de planificare urbana. -> o masura concreta ar fi „curatarea” de chioscurile care sunt in intersectii prin mutarea lor in spatiile comerciale existente si neutilizate. Exista intersectii cu chioscuri de ziare, flori, cafea, mini-aproazare, patiserii, frizerii pe fiecare colt s.a. timp in care exista spatii comerciale goale si care se degradeaza prin nefolosire.

Adauga un comentariu





CONFEDERAȚIA PATRONALĂ
CONCORDIA
DIALOG PENTRU DEZVOLTARE

membru

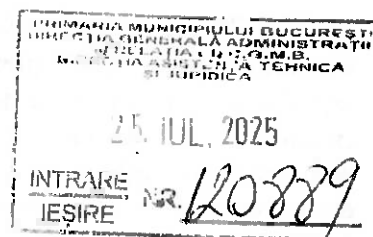


BUSINESSEUROPE



BIAC

| www.confederatia-concordia.ro



Către: Primăria Municipiului București
În atenția domnului primar general Stelian Bujduveanu

Subiect: Propuneri cu privire la Planul de Acțiune pentru un Oraș Verde (PAOV)

Stimate domnule Primar,

Confederația Patronală Concordia este partener social reprezentativ la nivel național, conform Legii Dialogului Social, și reprezintă 20 de sectoare esențiale ale economiei românești. Reunim peste 3.900 de companii cu capital românesc și străin, care produc peste 30% din PIB-ul României și angajează 450.000 de salariați.

Tranziția verde și, în special, decarbonizarea sectorului transporturilor în România se numără printre temele prioritare pentru Concordia. Am elaborat prima foaie de parcurs pentru viitorul transporturilor din România, cu perspectiva anului 2030, și continuăm să monitorizăm evoluțiile și să ne implicăm în procesele de formulare a politicilor și măsurilor ce vizează reducerea emisiilor din acest sector, dar și de la nivelul economiei.

Salutăm inițiativa Primăriei Municipiului București (PMB) de a contura un plan de acțiune pentru reducerea emisiilor și susținerea tranziției către un oraș mai verde și, pe această cale, ne exprimăm încrederea că măsurile propuse au în vedere atât impactul asupra populației, cât și a operatorilor economici și antreprenorilor ce își desfășoară activitatea pe raza municipiului București. Este esențial ca propunerile de politici formulate în cadrul planului și forma finală pe care o vor lua să asigure echilibrul între obiectivele de mediu și susținerea competitivității mediului de afaceri de la nivel local, putând fi asigurat astfel un impact pozitiv socio-economic asupra comunității.

Din perspectiva pilonului referitor la transporturi, subliniem faptul că operatorii economici au deja în derulare proiecte de dezvoltare a infrastructurii pentru carburanți alternativi. Remarcăm faptul că documentul pus în dezbatere publică menționează faptul că *"(...) Municipiul București a simplificat procesul de instalare a stațiilor de încărcare publice și private în oraș printr-un regulament care a fost votat la sfârșitul lunii mai 2023, prin care lucrările de amplasare și racordare la rețeaua de alimentare cu energie electrică pot fi realizate fără autorizație de construire, atât timp cât nu periclitează traficul."*

Considerăm că dezvoltarea infrastructurii pentru vehicule electrice reprezintă o direcție strategică oportună, însă atragem atenția asupra faptului că realitatea contrazice obiectivele acestui plan. Operatorii economici care derulează astfel de proiecte se confruntă deseori, în prezent, cu **întârzieri semnificative în procesul de eliberare a avizelor ori autorizațiilor necesare** pentru amplasarea și racordarea punctelor de reîncărcare, ceea ce poate fi descurajant din punct de vedere al investițiilor. Cu privire la Regulamentul de amplasare a stațiilor de încărcare a

autovehiculelor electrice, adoptat prin HCGMB nr. 165/2023, semnalăm faptul că operatorii economici nu constată implementarea prevederilor acestuia. Cu titlu de exemplu, semnalăm faptul că există proiecte de dezvoltare a infrastructurii de reîncărcare la nivelul municipiului București ce se confruntă cu termene de 6-12 luni pentru emiterea documentației necesare pentru demararea investițiilor (autorizații de construcție, avize de amplasament, avize de racordare, etc.). Acest fapt contravine obiectivului urmărit prin Regulamentul menționat anterior, acela de a simplifica și accelera procesul de dezvoltare a proiectelor de infrastructură pentru reîncărcarea vehiculelor electrice.

Totodată, amintim faptul că, în contextul OUG 31/2025 privind unele măsuri pentru simplificarea procedurilor în domeniul urbanismului și construcțiilor și accelerarea investițiilor, instituțiile publice au obligația de a respecta termenele pentru emiterea avizelor și de a susține cu prioritate proiectele aflate în derulare, cu atât mai mult cele finanțate din surse nerambursabile. Prin urmare, pe această cale **solicităm și aplicarea imediată a prevederilor OUG 31/2025** în cadrul proceselor derulate de PMB și alinierea obiectivelor din PAOV pentru a evita blocajele administrative.

Cu privire la dezvoltarea infrastructurii de reîncărcare, subliniem și faptul că este necesară **asigurarea compatibilității cu normele EN ISO 15118-2 Plug&Charge**. Acest normativ reprezintă o soluție reglementată conform standardului EN ISO 15118 și constă în faptul că în mod automat, la simpla conectare a cablului de alimentare la borna de încărcare, are loc identificarea contractului specific vehiculului respectiv, contract în baza căruia se autorizează instant operațiunea, cu un grad ridicat de securitate cibernetică și cu o experiență a utilizatorului mult simplificată.

Conform acțiunii UT6, se alocă o sumă de 25 de milioane de euro cu titlu de investiții pentru dezvoltarea rețelei publice pentru încărcarea vehiculelor electrice, dintre care, conform secțiunii dedicate estimării nevoilor de investiții, 90% va avea ca surse fondurile și programele UE, iar 10% va fi asigurată din bugetul municipal. În acest context, considerăm că ar fi util de inclus în Capitolul 5 – Implementarea și monitorizarea PAOV o serie de indicatori de performanță. Concret, pentru acțiunea UT6, ar trebui avuți în vedere indicatori precum:

- monitorizarea progresului din perspectiva numărului de stații de încărcare vehicule electrice dezvoltate raportat la evoluția în timp real a numărului de vehicule electrificate în București.
- Respectarea numărului de stații dezvoltate raportat la bugetul alocat și utilizarea fondurilor europene.
- Satisfacția clienților în raport cu implementarea acțiunii UT6.

Cu privire la instrumentul de monitorizare a progresului menționat la Capitolul 5, ce este parte integrantă a PAOV și în care, conform Planului, echipa de implementare a orașului poate urmări progresul implementării pentru fiecare acțiune, subliniem faptul că ar fi util ca aspectele referitoare la progresul implementării acțiunilor cuprinse în PAOV să fie accesibile și publicului larg, printr-o modalitate adecvată.

Cu privire la măsura stabilirii unor zone cu emisii reduse (LEZ), în primul rând subliniem nevoia de a avea o **consultare cuprinzătoare cu toate părțile interesate de subiect**, inclusiv cu mediul



de afaceri activ la nivel local, pentru a defini parametrii și indicatorii pe baza cărora se vor contura aceste zone și reglementările specifice de o manieră echilibrată, fără să perturbe bunul mers al activităților economice și obiceiurile cotidiene ale comunității. În acest sens, chiar din această etapă, transmitem câteva propuneri ce ar trebui luate în considerare atât în ceea ce privește definirea LEZ, cât și implementarea generală a PAOV:

1. Redefinirea criteriilor de acces în Zona A și Zona B din București

Se recomandă revizuirea Hotărârii CGMB nr. 134/2008, astfel încât să reflecte progresul tehnologic și să sprijine tranziția către transportul electric, fără a afecta capacitatea de aprovizionare a rețelei comerciale urbane. Accesul fără restricții și taxe ar trebui permis pentru vehicule electrice de transport și curierat urban de marfă ușoare și medii (până la 12 tone MMTA).

Interdicția generală de acces ziua pentru vehicule > 5 tone în Zona A este contraproductivă în lipsa unei politici diferențiate bazate pe tipul de combustibil și emisii. Menținerea acestei interdicții și în orizontul definirii unor LEZ poate conduce la dificultăți semnificative pentru desfășurarea corespunzătoare a unui număr important de activități economice. Amintim faptul că, indiferent de MMTA, vehiculele electrice nu emit noxe și reduc semnificativ poluarea fonică, în acord cu obiectivele PAOV.

2. Recunoașterea avantajelor logistice ale vehiculelor medii (7,5t – 12t) electrice

Se recomandă facilitarea utilizării vehiculelor electrice de capacitate medie în zonele urbane, prin măsuri fiscale și de acces, pentru eficientizarea încărcăturii per metru de trafic și reducerea numărului de curse.

Un camion electric de 12 tone poate transporta de aproape 5 ori mai multă marfă decât o dubă de 3,5 tone, ocupând doar cu 30% mai mult spațiu rutier.

Ca măsură suplimentară, se recomandă elaborarea unui ghid informativ local privind performanțele reale ale vehiculelor electrice de marfă, ce ar trebui să clarifice:

- Autonomia urbană suficientă pentru livrările zilnice
- Greutatea totală comparabilă cu cea a vehiculelor diesel
- Reducerea emisiilor și zgomotului
- Posibilitățile de reutilizare și reciclare a bateriilor

3. Infrastructură logistică urbană pentru aprovizionare

Pentru asigurarea funcționalității aprovizionării urbane, cu eficiență sporită, cât mai puține dificultăți și un impact redus asupra traficului, este necesară identificarea și amenajarea de locuri dedicate pentru încărcare/descărcare vehicule de marfă. Acestea pot lua forma alveolelor de oprire temporară în proximitatea punctelor comerciale.

4. Autocare electrice și turism sustenabil

Considerăm că este oportună introducerea unui regim preferențial de acces în zonele centrale pentru autocarele electrice utilizate în turismul urban.

Printre măsurile ce ar trebui avute în vedere se numără:

- Amenajarea de spații de debarcare temporară în proximitatea obiectivelor turistice
- Dezvoltarea unor parcuri satelit dotate cu puncte de încărcare

- Promovarea mobilității colective nepoluante, în sprijinul turismului sustenabil.

5. Logistică urbană, livrări last-mile și automate de livrat colete

Considerăm esențial ca PAOV să conțină un **capitol dedicat infrastructurii de automate de livrare colete**, având în vedere impactul pozitiv al acestora asupra reducerii poluării și eficientizării logisticii urbane. Automatele pentru livrat colete (una dintre metodele de livrare OOH) reprezintă o infrastructură critică pentru comerțul electronic și serviciile poștale self-service. Conform art. 4 alin. (1) lit. l din Decizia ANCOM nr. 925/2023, acestea sunt definite drept „sisteme automate de colectare și/sau de livrare nedeservite de personal, automatizate și digitalizate”. Utilizarea lor contribuie la reducerea emisiilor de CO₂: dacă o livrare standard prin curier generează, în medie, o amprentă de carbon de 300 g CO₂, livrarea la un automat produce doar 14 g. Această tehnologie reduce deplasările multiple ale vehiculelor de livrare și încurajează consolidarea coletelor.

Totodată, PMB ar trebui să asigure **accesul nediscriminatoriu 24/7 pentru toate vehiculele de curierat**, inclusiv în LEZ, pentru alimentarea automatelor, precum și **integrarea rețelei în hărțile digitale de mobilitate** ale orașului.

Pentru a sprijini decarbonizarea livrărilor, solicităm un calendar orientativ corelat cu finanțările disponibile pentru electrificarea flotelor de livrare (Rabla Plus, PNRR, alte fonduri europene). Este important ca PAOV, în urma consultărilor cu mediul privat, să prevadă **termene de tranziție care să aibă în vedere realitățile și caracteristicile pieței**, precum și cazurile în care se pot acorda prelungiri sau derogări justificate.

Pentru a sprijini tranziția flotelor de curierat la vehicule electrice, propunem conturarea unor **granturi locale, facilități fiscale sau alte forme de sprijin financiar**, în vederea reducerii presiunii financiare. Subliniem că, în prezent, costurile ridicate și oferta limitată de vehicule electrice specializate (ex: autoutilitare frigorifice) impun termene de execuție mai largi pentru înlocuire și posibilitatea de derogări anuale, condiționate de planuri de conformare.

Nu în ultimul rând, propunem continuarea dialogului formal între PMB, operatorii economici și societatea civilă în vederea stabilirii unor calendare realiste și a unor mecanisme de finanțare dedicate electrificării flotelor, inclusiv identificarea de soluții pentru autoutilitarele frigorifice până la apariția unor opțiuni electrice viabile pe piață. Integrarea acestor măsuri în strategiile smart-city și PAOV va contribui la reducerea traficului și a emisiilor, precum și la îmbunătățirea mobilității urbane în Municipiul București.

6. Reducerea congestiei traficului

Atragem atenția asupra faptului că nivelul de congestie a traficului este direct proporțional cu numărul de vehicule aflate în trafic, iar gradul de poluare cu utilizarea intensivă a vehiculelor cu motoare convenționale pentru deplasările în oraș. Simpla înlocuire a mașinilor existente cu modele electrice sau hibride nu va rezolva congestia, ce riscă să fie mutată în alte zone. Prin urmare, în definirea LEZ este necesar să fie luate în considerare utilizările vehiculelor cu motoare cu combustie internă pentru deplasări ocazionale (concedii, deplasări pe perioada weekendului), precum și deținerea în proprietate a unor astfel de vehicule de către riverani, dincolo de încurajarea electrificării. Totodată, trebuie avută în vedere utilizarea combustibililor



alternativi (biodiesel, HVO), alternative cu mai puțin emisii la combustibilii clasici și care pot fi utilizați pentru vehiculele cu motoare termice.

Cu privire la instituirea unor zone pietonale, definirea acestora trebuie să aibă la bază un studiu cuprinzător cu privire la modelele de trafic și potențialele zone pentru deviere, astfel încât să se evite creșterea congestiei și a nivelului de poluare în alte zone. Enunțăm în acest sens exemplul Bruxelles-ului, care s-a confruntat cu această problemă după crearea unor zone pietonale.

Totodată este esențială adoptarea unor mecanisme care să faciliteze aprovizionarea/serviciile de curierat pentru operatorii economici/locuitorii din aceste zone (pietonale sau LEZ).

Reducerea congestiei traficului depinde în special de creșterea utilizării transportului în comun. În acest sens, pe modelul altor orașe europene, ar putea fi analizată oportunitatea adoptării unor măsuri precum:

- Instituirea gratuității pentru transportul în comun, așa cum a fost implementată în Luxemburg.
- Promovarea transportului în comun prin organizarea "săptămânii mobilității" și a "weekendului fără mașini", în cadrul cărora, pe lângă diferite evenimente, expoziții și vizite gratuite, transportul în comun este gratuit, așa cum a fost implementat în Bruxelles.

7. Integrarea transportului feroviar în planul de mobilitate

Se remarcă lipsa din PAOV a modului în care transportul feroviar se integrează în planurile de mobilitate, modul de conectare a gărilor existente în București, a autogărilor, acestea având potențialul de a sprijini transportul navetiștilor și, implicit, putând reduce nivelul de congestie și poluare. Subliniem faptul că Regulamentul 2024/1679 (TEN-T) include prevederi specifice pentru nodurile urbane (Secțiunea 7). O parte dintre acestea se regăsesc în PAOV, însă dorim să atragem atenția asupra faptului că până în 2030 trebuie dezvoltate hub-uri multimodale pentru pasageri, cu acces la transportul public și mobilitate activă. O detaliere a obiectivelor ce trebuie urmărite prin definirea planurilor pentru mobilitate urbană durabilă sunt enumerate în anexa V din Regulament.

În încheiere, subliniem faptul că ne dorim să fim parteneri de dialog ai PMB și ne exprimăm deschiderea de a participa la discuții atât pe marginea acestei inițiative, cât și a altor subiecte de interes comun.

Cu considerație,

Director Adjunct

PMB Registratură
Telefon Registratură: 021-3021515

PMB Registratură

Nr_înreg: 120889

Data 24.07.2025 13:57:53
înregistrării:

Nr_înreg_direcție:

Cetățean: CONFEDERATIA
PATRONALA CONCORDIA

Adr_Cetățean:

stradă - Ion Ghica, nr. 13, Bloc -,
Scara -, Etaj -, Apartament -,
BUCUREȘTI SECTORUL 3

Ghișeu: 18

Cond.PMB:

Direcție: Direcția Asistență Tehnică
și Juridică

Tip. Probleme diverse
doc.:

Desc Probl: CP Concordia //
Document propuneri
PAOV /

Adresa: Stradă -, nr. -, Bloc -, Scara ,
Etaj -, Apartament -, -

Tip Cerere inițială
petitie:

Pers. Contact:

Inf Supl: -

Doc.
extern:

Modalitate E-Mail
ridicare
raspuns:

De la:

Data: 23.07.2025 11:40:33

Subiect: CP Concordia // Document propuneri PAOV

Conținut:

Bună ziua,

Ca urmare a punerii în consultare publică de către PMB a Planului de Acțiune pentru un Oraș Verde, vă transmit atașat documentul de poziție al Confederației Patronale Concordia elaborat pe marginea PAOV.

Pe această cale, ne exprimăm deschiderea de a participa la discuții pe această temă, dar și pe alte subiecte de interes comun.

Cu considerație,

Public Affairs Specialist

Ghica House - Str. Ion Ghica Nr. 13

Sector 3, 030044, București- România

[cid:0c809b00-7343-4d07-82b7-95a6d0beed70]<<https://www.facebook.com/confederatia.patronala.concordia/>>[cid:5fe082cb-69e4-4543-b707-37a3d2fcb57e]<<https://www.linkedin.com/company/confederatia-patronala-concordia/>>[cid:ef67ddbc-0e83-40e0-9e05-fa0ccba29d2e]<<https://confederatia-concordia.ro/>>[www.confederatia-concordia.ro](https://confederatia-concordia.ro)<../../../../Downloads/www.confederatia-concordia.ro>

[cid:1f3ea8c7-2792-4aec-abd6-9e19ab01dcfc]

MB Registratură
telefon Registratură: 021-3021515

PMB Registratură

Ir_înreg: 118458

Data 22.07.2025 08:58:26
Înregistrării:

Ir_înreg_directie:

Cetățean:

Dr_Cetățean:

Stradă - ,

Etaj: (

Apărător: 18

Adresa PMB:

Directie: Directia Asistență Tehnică
și Juridică

Tip: Probleme diverse
Categorie:

Descriere: Propuneri pentru
Proiectul de hotărâre
privind aprobarea
Planului de Acțiune
pentru un oraș verde
(PAOV) pentru Municipiul
București /
Adresa: Stradă -, nr. -, Bloc -, Scara ,
Etaj -, Apartament -, -

Tip Cerere: Cerere inițială
Titlu:

Adresa Contact:

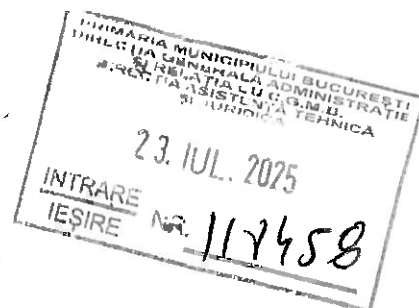
Fișă Supl: -

Categorie:
Subcategorie:

Localitate E-Mail
Adresă de contact
Răspuns:



**RETROMOBIL
CLUB ROMANIA**



Str. Dr. Victor Poloni nr. 25, Parter, Bucuresti

www.retromobil.ro

Nr. Inreg. 14/19.07.2025

Către Consiliul General al Municipiului București

Referitor la: Propuneri de completare a proiectului de hotărâre privind aprobarea Planului de Acțiune pentru un Oraș Verde cu prevederi specifice pentru exceptarea vehiculelor de interes istoric de la restricțiile Zonei cu Emisii Reduse

Stimate Domnule Primar,

Stimați Domni Consilieri,

RETROMOBIL CLUB ROMÂNIA, cu sediul în București, Str. Dr. Victor Poloni nr. 25, Parter, Sector 5, reprezentată legal de Președinte _____ în calitate de **autoritate națională FIVA** (Federația Internațională a Vehiculelor Istorice) și **singura organizație cu atribuții legale pentru eliberarea atestatului de vehicul istoric în România**, vă solicită includerea vehiculelor istorice în categoria excepțiilor specifice în contextul implementării Zonei cu Emisii Reduse (LEZ).

I. PROPUNERILE CONCRETE DE MODIFICARE

RETROMOBIL CLUB ROMÂNIA solicită introducerea în cadrul viitorului proiect de hotărâre a unui articol ce privește "Excepții de la restricțiile LEZ", având următorul conținut:

☐ Sunt exceptate de la restricțiile de circulație în Zona cu Emisii Reduse:

☐) vehiculele de interes istoric, conform legislației în vigoare, care au înscrisă mențiunea "vehicul istoric" în cartea de identitate.

☐) Vehiculele prevăzute la alin. ☐ lit. ☐) circulă liber în Zona cu Emisii Reduse pe baza documentelor de înmatriculare care atestă statutul istoric, fără necesitatea unor autorizații suplimentare.

II. ARGUMENTE ÎN SUSȚINEREA CERERII NOASTRE

1. Caracterizarea vehiculelor istorice ca obiecte de patrimoniu

Cadrul normativ național

Legea nr. 182/2000 privind protejarea patrimoniului cultural național mobil clasifică vehiculele istorice ca **bunuri culturale mobile**, conferindu-le protecție juridică specială. Conform acestei legi, vehiculele istorice sunt recunoscute ca obiecte de patrimoniu cu valoare tehnică și istorică deosebită.

Vehiculele care întrunesc condițiile de atestare primesc recunoașterea acesteia, în urma parcurgerii procedurii specifice în cadrul Retromobil Club România și validării acesteia de către Registrul Auto Român, prin înscrierea mențiunii corespunzătoare în cartea de identitate.

(Retromobil Club România, ca autoritate națională FIVA, prin intermediul membrilor săi constituiți în comisii de specialitate cu competențe tehnice, este responsabil cu evaluarea stării de originalitate a vehiculelor istorice, ulterior validată de către Registrul Auto Român prin înscrierea în Cartea de Identitate a Vehiculului a mențiunii "Vehicul Istoric".)

Precedente legislative de exceptare a vehiculelor de interes istoric de la plata taxelor de mediu/poluare

Legea nr. 9/2012 - exceptarea vehiculelor istorice de la taxa pentru emisiile poluante (art. 7 alin. 2 lit. f):
"sunt exceptate de la plata taxei vehiculele de interes istoric"

OUG nr. 9/2013 - exceptarea de la timbrul de mediu pentru autovehicule (art. 8 lit. h): *"sunt exceptate de la plata timbrului de mediu vehiculele de interes istoric"*

Aceste exceptări au fost justificate prin utilizarea limitată, valoarea culturală și contribuția neglijabilă la poluarea generală. Aceste justificări își păstrează actualitatea.

Cadrul juridic european

Directiva UE 2022/362 prevede explicit la considerentul 28 că *"pentru conservarea patrimoniului automobilistic al Uniunii, statele membre ar trebui să poată să creeze o categorie specială pentru vehiculele de interes istoric"*.

Articolul 7gb alin. (4) din aceeași directivă stabilește că *"statele membre pot adopta măsuri excepționale în scopul taxării vehiculelor de interes istoric"*.

Uniunea Europeană definește 'vehicul de interes istoric' ca un vehicul care este considerat istoric de către statul membru de înmatriculare și care: a fost fabricat sau înmatriculat cu cel puțin 30 de ani în urmă; tipul său specific nu se mai află în producție; este păstrat istoric și menținut în starea originală și nu a suferit modificări substanțiale.

Direcții și recomandări FIVA

FIVA, organizația mondială non-profit care reunește peste 80 de organizații naționale dedicate protecției, conservării și promovării vehiculelor istorice, reprezentând milioane de entuziaști la nivel global și beneficiind de statutul consultativ UNESCO din 2017, subliniază faptul că *"vehiculele istorice ne permit să înțelegem lumea în care au trăit părinții și bunicii noștri și sunt o parte foarte importantă a patrimoniului nostru mobil. Importanța patrimoniului mobil este acum recunoscută de cei care protejează istoria noastră în general, inclusiv în special de către UNESCO, ca formând o parte integrantă din ansamblu"* (FIVA, Position Paper on Historic Vehicles in the Age of Climate Changes, noiembrie 2021).

Organizația demonstrează că impactul vehiculelor istorice asupra mediului este marginal, evidențiind că *"impactul vehiculelor istorice asupra mediului este marginal datorită numărului lor mic. Și mai important, acestea implică un kilometraj anual foarte mic - călătoriile pe drumurile publice sunt ocazionale și au loc în mare parte în afara zonelor urbane și în afara orelor de vârf, iar adesea utilizarea vehiculelor istorice este doar pentru evenimente și demonstrații. Multe vehicule istorice folosesc mai puțin de un rezervor de combustibil pe an"* (FIVA, Position Paper, noiembrie 2021). Cercetările FIVA demonstrează că *"vehiculul istoric mediu este scos doar de aproximativ 15 ori pe an, autoturismele istorice parcurgând doar în jur de 1.400 km (870 mile), iar motocicletele istorice mai puțin de 900 km (560 mile) pe an"* (FIVA, Roadmap for the Protection of Historic Vehicles 2024-2029).

Din perspectiva economică, FIVA arată că *"proprietarii de vehicule istorice cheltuiesc în medie anual 4.858 € (4.637€ în Europa) fiecare pentru vehiculul lor istoric. Valoarea anuală a întregului sector al vehiculelor istorice este de cel puțin 10 miliarde de euro", iar "afacerile de restaurare reprezintă între 100.000-140.000 de locuri de muncă"* (FIVA, Roadmap 2024-2029).

Organizația susține principiul proporționalității, afirmând că *"FIVA împărtășește obiectivul comun de a reduce poluarea aerului. Suntem de acord că aerul curat este esențial pentru sănătatea noastră și pentru mediu. În acest scop, concentrațiile excesive de poluare trebuie evitate. Cu toate acestea, acest lucru trebuie făcut într-o manieră proporțională, menținând un echilibru precis și proporțional cu riscul între interesele publice în joc"* (FIVA, Roadmap 2024-2029).

FIVA recomandă direct ca *"în revizuirea Directivelor privind Calitatea Aerului, factorii de decizie UE ar trebui să furnizeze un cadru de reglementare ad-hoc pentru a permite tranzitul vehiculelor istorice din cauza impactului lor marginal asupra mediului combinat cu contribuția lor puternică la conservarea patrimoniului cultural"* și solicită ca *"factorii de decizie UE să stabilească reguli sau orientări la nivelul UE pentru a asigura un cadru de reglementare uniform pentru stabilirea regulilor LEZ și UVAR și pentru a evita discriminarea împotriva vehiculelor istorice străine"* (FIVA, Roadmap 2024-2029).

2. Circumstanțierea utilizării limitate

Vehiculele istorice nu sunt simple mijloace de transport, ci documente istorice mobile care ilustrează evoluția tehnologică. Utilizarea acestora este preponderent culturală, cu frecvență redusă, de câteva ori pe an și pe distanțe limitate.

Din statisticile Registrului Auto Român, unica autoritate la nivel național care efectuează inspecțiile tehnice periodice pentru vehiculele atestate istoric, reiese că, la nivelul anului 2024, în plan național:

- Numai 35% dintre vehiculele istorice au un ITP valabil pe anul în curs, iar în consecință, 65% dintre vehicule se află în stare de restaurare sau conservare, fără a fi utilizate;
- Vehiculele istorice verificate la inspecțiile tehnice periodice parcurg, în medie, la nivel național, doar 907 km pe an.

Aceste cifre atestă, pe deplin, o utilizare limitată a acestora, kilometrajul anual anterior menționat fiind realizat în mare măsură extraurban, având așadar un impact nesemnificativ asupra traficului și poluării orașului București.

3. Rolul cultural-educativ unic în România

Retromobil Club România, prin activitatea sa de încurajare a creării și păstrării patrimoniului tehnic al României, și-a asumat o misiune unică ce a permis dezvoltarea unei comunități de colecționari de vehicule istorice, organizată în 41 de filiale, reușind, în 27 de ani, atestarea a circa 11.000 de vehicule istorice la nivelul României.

Anual, programul de activități cu vehicule istorice al clubului, deschis în mod gratuit accesului publicului din toată țara, numără 180 de evenimente. Multe dintre acestea au loc la invitația unor autorități administrative locale sau centrale, prilejuite de aniversarea unor momente importante din istoria sau viața comunității, pe care Retromobil Club România nu le-a refuzat niciodată, înțelegându-și misiunea socială unică de a fi „Muzeul pe Roți” al României.

Retromobil Club România a dat curs an de an, prin toate cele 41 de filiale din țară, invitațiilor primite din partea instituțiilor administrației centrale sau locale de a participa cu selecții de automobile istorice la festivitățile organizate cu ocazia unor sărbători de importanță națională. În București, menționăm ca evenimente cu participare însemnată ale Retromobil Club România: defilarea Armatei Române pe Calea Victoriei în data de 25 octombrie 2024 – un eveniment organizat de Ministerul Apărării Naționale, de Ziua Armatei Române, la care am organizat o coloană de 30 de vehicule civile și militare din Bucureștiul interbelic, și expoziția aniversară „Porți Deschise la Cotroceni – Ziua Copilului”, organizată la 1 iunie 2025 de către Administrația Prezidențială la Palatul Cotroceni, unde am prezentat o expoziție cu 70 de vehicule istorice pe parcursul a 3 zile.

Programul pentru anul 2025 în București al Retromobil Club România, în cadrul căruia sunt prezentate gratuit publicului vehicule de interes istoric, numără peste 15 evenimente, incluzând cea mai mare reuniune de autovehicule istorice din țară – Retro Parada Toamnei și Retro Parada Primăverii, care adună an de an câte 250 de vehicule istorice fabricate între anii '20 și '90, prezentate unui public ce depășește la fiecare ediție 15.000 de persoane.

Dintre acestea, 8 evenimente sunt realizate cu sprijinul ARCUB – Centrul Cultural al Municipiului București, în cadrul Promenadei Urbane – Străzi Deschise, ca expoziții tematice de autovehicule istorice (cu participarea a 15-30 de vehicule), care au fost întâmpinate cu mare bucurie și interes de către publicul de toate vârstele: 2 Roți Clasice, Fabricat în România, PRO-VEHICULUM URBI, Antebellum la Palat, Ruote Classiche Italiane, Olcit Urban Fest, Raliul Memorial Giurgiu 1904.

Pentru realizarea acestor evenimente, Retromobil Club România beneficiază de susținerea logistică (spațiu de găzduire) a numeroase instituții de interes local: Primăria Sectorului 4, Primăria Sectorului 3, Opera Națională București, Muzeul Național al Satului „Dimitrie Gusti”, Muzeul Militar Ferdinand, Asociația Casa Majestății Sale, Biblioteca Națională a României.

4. Ponderea nesemnificativă în totalul vehiculelor din București

Din datele comunicate pentru anul 2024 de către DRPCIV, patrimoniul automobilistic istoric al Capitalei cuprinde 2.430 de vehicule istorice din totalul de 1.560.000 de vehicule înmatriculate în București, reprezentând doar 0,15% din parcul auto bucureștean.

Dintre acestea, funcționale și prezente constant la evenimentele noastre sunt aproximativ 250-300 de vehicule anual, restul fiind în conservare sau restaurare. Impactul asupra mediului este statistic neglijabil, contribuția la poluarea generală fiind sub 0,15% din totalul emisiilor.

5. Consecvența legislativă

Principiul consecvenței legislative impune continuarea aplicării tratamentului favorabil consacrat prin excepțiile anterioare de la taxa de poluare și timbrul de mediu. Adoptarea unor măsuri restrictive ar crea contrarietate legislativă contestabilă juridic.

6. Practica europeană în materia excepțiilor:

Majoritatea orașelor europene cu LEZ au prevăzut excepții de la limitarea accesului pentru vehiculele istorice, putând fi date cu titlu de exemplu de bune practici:

- **Londra:** Ultra Low Emission Zone - excepție pentru vehicule istorice
- **Paris:** Crit'Air excepție pentru vehicule istorice
- **Berlin și Amsterdam:** excepții pentru Oldtimer/vehicule atestate istoric

- **Bruxelles:** excepție pentru vehicule istorice înmatriculate în Belgia
- **Stockholm:** excepție pentru vehicule istorice
- **Copenhaga:** excepție pentru vehicule istorice
- **Madrid:** excepție pentru vehicule istorice
- **Roma:** excepție pentru vehicule istorice

7. Principiul proporționalității

Principiul proporționalității, fundamental în dreptul administrativ, impune îndeplinirea testului triplu:

Testul adecvării: Restricționarea vehiculelor istorice eșuează testul adecvării - contribuția lor la poluare este neglijabilă (sub 0,15% din parc), iar eliminarea lor nu ar produce îmbunătățiri semnificative a calității aerului.

Testul necesității: Există alternative mai puțin restrictive: educație, auto reglementare voluntară, utilizarea combustibililor alternativi. Măsura eșuează testul necesității.

Testul proporționalității în sens strict: Adoptarea acestei restricții ar produce un dezechilibru evident între avantaje (teoretice și minime) și dezavantaje (pierderea patrimoniului cultural, costuri economice majore, afectarea drepturilor de proprietate privată). Măsura eșuează testul proporționalității.

III. BENEFICIILE IMPLEMENTĂRII PROPUNERILOR RETROMOBIL CLUB ROMÂNIA

Pentru patrimoniul cultural

- Continuarea conservării și restaurării vehiculelor istorice
- Promovarea evenimentelor culturale și dezvoltarea turismului în Capitală
- Educația publică în domeniul patrimoniului tehnic prin intermediul efortului voluntar a membrilor Retromobil Club România
- Consolidarea identității culturale a Capitalei

Pentru proprietarii de vehicule istorice

- Securitate juridică și eliminarea incertitudinii cu privire la dreptul de a folosi și de a dispune de proprietatea lor privată
- Evitarea costurilor administrative suplimentare

- Recunoașterea eforturilor de conservare
- Consolidarea statutului juridic special de vehicul de interes istoric, fundamentat deja în legislația națională și în cea europeană

Pentru Municipiul București

- Demonstrarea capacității de echilibrare între obiectivele de mediu și protecția patrimoniului tehnic
- Alinierea la practici europene consacrate
- Consolidarea imaginii de oraș modern și prietenos cu patrimoniul cultural

În aceste condiții, Retromobil Club România solicită:

1. **Adoptarea propunerilor** de completare cu excepții specifice pentru vehiculele istorice
2. **Includerea Retromobil Club România în consultarea publică** pentru dezbaterile motivelor ce susțin aceste modificări
3. **Consultarea directă a Retromobil Club România** în elaborarea reglementărilor de implementare

În acest sens ne exprimăm intenția și vă solicităm expres să ne acordați participarea la dezbaterile publice pe marginea acestui proiect legislativ.

Pentru orice tip de clarificări, detalii și informații privitoare la aspectele abordate în prezentele propuneri, vă stăm la dispoziție.

Cu deosebită considerație,

Consiliul Director al Retromobil Club România

Prin președinte

PMB Registratură
Telefon Registratură: 021-3021515

PMB Registratură

Nr_înreg: 112995

Data 14.07.2025 07:27:51
înregistrării:

Nr_înreg_direcție:

Cetățean:

Adr_Cetățean:

Tel

Ghișeu: 3

Cond.PMB:

Direcție: Direcția Asistență Tehnică
și Juridică

Tip. Probleme diverse
doc.:

Desc Probl: Formular-online:
Proiectul PAOV-
dezbatere publica

Adresa: Strada -, nr. -, Bloc -, Scara ,
Etaj -, Apartament -, -

Tip Cerere inițială
petitie:

Pers. Contact:

Inf Supl: -

Doc.
extern:

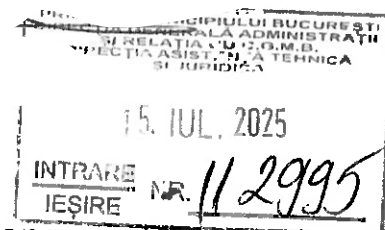
Modalitate E-Mail
ridicare
raspuns:

De la:

Data:

Subiect: Formular-online: Proiectul PAOV

Conținut:



Sper sa luati in considerare si aspectul urmator: vechimea unui autoturism nu reflecta automat si gradul sau de poluare. Acesta depinde doar de norma Euro si numarul de kilometri parcursi, date pe care le puteti foarte usor afla de la RAR, din rapoartele anuale ale verificarii ITP. Eu am un autoturism din 2011, se apropie de 14 ani, si are 21.000 km la bord, este ca si nou, nici macar placutele de frana nu au considerat necesar a fi schimbate. Cum puteti spune ca este o masina poluanta, doar pentru ca se apropie de 15 ani? O utilizam destul de putin, mai mult pentru deplasarile in provincie, in concedii. Vad zilnic, in Bucuresti, in zona periferica, masini care scot un fum oribil, pe-astea de ce nu le vede politia locala? Si cum trec ele de ITP? De cate ori merg prin centru, vad aproape numai masini noi, curate, nepoluante, doar ca sunt exagerat de multe. Asta cauzeaza poluarea, nu masinile vechi (adica rable de-a binelea), care sunt foarte putine. Nu mai considerati ca o masina e veche (poluanta) daca are 15-20 de ani, ci verificati-i starea tehnica inainte sa o declarati poluanta. Totodata, faceti ceva cu radialele de care vorbea dl primar, sa putem iesi din Bucuresti fara a mai traversa orasul. Multumesc pentru intelegere.

PMB Registratură
Telefon Registratură: 021-3021515

PMB Registratură

Nr_înreg: 114044

Data 15.07.2025 09:10:39
înregistrării:

Nr_înreg_direcție:

Cetățean:

Adr_Cetățean:

Ghișeu: 3

Cond.PMB:

**Direcție: Direcția Asistență Tehnică
și Juridică**

Tip. Probleme diverse
doc.:

**Desc Probl: dezbatere publica-
Planului de Actiune
pentru un Oras Verde
(PAOV) pentru Municipiul
Bucuresti. /**

**Adresa: Strada -, nr. -, Bloc -, Scara ,
Etaj -, Apartament -, -**

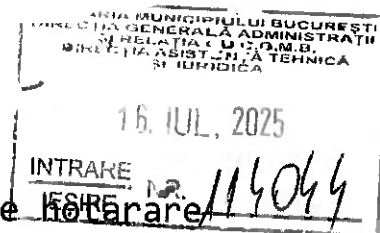
Tip Cerere inițială
petitie:

Pers. Contact:

Inf Supl: -

**Doc.
extern:**

Modalitate E-Mail
ridicare
raspuns:



De la

Data:

Subiect: Subject: Propuneri pentru Proiectul de hotărâre privind aprobarea Planului de Acțiune pentru un Oraș Verde (PAOV) pentru Municipiul București.

Conținut:

Propunere pentru o gestionare mai ecologică a spațiilor verzi din București

Stimate Domnule Primar General, *Stimați Reprezentanți ai Consiliului General,*

Vă scriu în calitate de cetățean preocupat de modul în care gestionăm spațiile verzi din Capitală și de impactul acestuia asupra mediului și calității vieții noastre. Observăm cu toții că practica predominantă este tunderea frecventă a gazonului și strângerea ierbii tunsă în *pungi de plastic*, care ajung apoi la groapa de gunoi. Deși poate părea o soluție simplă pentru un aspect „curat”, această abordare generează, de fapt, o serie de probleme semnificative:

- *Pierderea de Nutrienți și Sărăcirea Solului:* Iarba tunsă este o sursă naturală și gratuită de nutrienți esențiali pentru sol. Când o îndepărtăm, privăm solul de materia organică vitală, ceea ce duce la o fertilitate redusă și, inevitabil, la nevoia de a folosi fertilizatori chimici. Aceștia nu doar că implică costuri suplimentare pentru bugetul local, dar pot polua și apele subterane.

- *Volum Imens de Deșeuri de Plastic și Vegetale:*

Strângerea

ierbii în *pungi

de plastic* generează cantități uriașe de deșeuri,
suprasolicitând

sistemul de salubritate și depozitele de gunoi.

Descompunerea acestor

deșeuri în mediu anaerob contribuie la emisiile de metan,
un gaz cu efect

de seră mult mai puternic. Pe lângă asta, folosirea
pungilor de plastic

adaugă un strat suplimentar de poluare și costuri.

- *Costuri Suplimentare Considerabile:* Achiziția pungilor
de plastic,

colectarea, transportul și depozitarea acestor deșeuri
reprezintă

cheltuieli semnificative care grevează bugetul local, bani
care ar putea fi

investiți în alte proiecte esențiale pentru oraș.

O Abordare Mai Verde: Polenizatori și Mulcire

Vă propun o abordare dublă, mai sustenabilă și ecologică,
menită să

transforme spațiile verzi ale Bucureștiului în ecosisteme mai
sănătoase și
mai reziliante:

1. *Lăsarea Zonelor Nontunse pentru Polenizatori:* Sugerez
să

identificăm și să desemnăm anumite zone în parcuri,
scuaruri și de-a lungul

străzilor unde iarba să fie tunsă mai rar sau chiar deloc.

Aceste zone ar

permite plantelor sălbatice să crească și să înflorească,
creând habitate

esențiale și surse de hrană pentru *albine, fluturi și alte insecte

polenizatoare*. Rolul lor în menținerea biodiversității și sănătății

ecosistemelor urbane este crucial. O astfel de inițiativă ar educa și

publicul cu privire la importanța acestor viețuitoare.

2. *Utilizarea Ierbii Tunsă pentru Mulcire (Reciclare pe Loc):* Pentru

zonele care necesită o tundere regulată, vă propun să utilizăm echipamente

de tuns iarba cu funcție de mulcire. Acestea toacă fin iarba tunsă și o

lasă pe loc, sub formă de strat subțire. Beneficiile acestei practici

sunt multiple:

- *Îmbunătățirea Fertilității Solului:* Iarba tocată se descompune

rapid, eliberând nutrienți înapoi în sol și îmbunătățindu-i structura. Solul

devine mai bogat, mai aerisit și mai fertil, reducând semnificativ nevoia

de fertilizatori artificiali.

- *Conservarea Umidității Solului:* Stratul de mulci acționează ca o

barieră, reducând evaporarea apei și menținând umiditatea

solului pentru o

perioadă mai lungă. Aceasta ar duce la o *diminuare a consumului de

apă* pentru irigații, un aspect crucial într-un context de schimbări

climatice și posibile perioade de secetă.

- *Suprimarea Buruienilor:* Un strat subțire de mulci poate inhiba

creșterea buruienilor, reducând astfel necesitatea utilizării erbicidelor

sau a muncii manuale pentru plivire.

- *Reducerea Drastică a Deșeurilor:* Prin reciclarea ierbii pe loc,

am elimina aproape în totalitate cantitatea de deșeuri

vegetale generate,
eliberând resurse (umane, logistice, financiare) și
reducând presiunea
asupra infrastructurii de salubritate. Mai mult, am
elimina și dependența
de *pungile de plastic* folosite pentru strângerea
acestora.

Implementarea acestor măsuri nu doar că ar alina Bucureștiul
la bunele
practici europene și internaționale în gestionarea spațiilor
verzi, dar ar
demonstra și un angajament ferm al Primăriei Generale față de
un viitor mai
verde și mai durabil pentru toți locuitorii săi. Cred cu tărie
că o
abordare inteligentă și ecologică a spațiilor verzi poate
transforma
Capitala într-un oraș mai sănătos și mai atractiv.

Vă mulțumesc pentru timpul și atenția acordată acestei
propuneri.

Cu stimă,

PMB Registratură
Telefon Registratură: 021-3021515

PMB Registratură

Nr_înreg: 116359

Data 17.07.2025 14:18:26
înregistrării:

Nr_înreg_direcție:

Cetățean:

Adr_Cetățean:

-, Strada -, nr. -, Bloc -, Scara -, Etaj
-, Apartament -

Tel:

Ghișeu: 17

Cond.PMB:

Direcție: Direcția Asistență Tehnică
și Juridică

Tip. Propunere
doc.:

Desc Probl: propuneri Planul de
Acțiune pentru un Oraș
Verde /

Adresa: Strada -, nr. -, Bloc -, Scara ,
Etaj -, Apartament -, -

Tip Propunere
petitie:

Pers. Contact:

Inf Supl: de la Tiberiu.Parvu@pmb.ro

Doc.
extern:

Modalitate E-Mail
ridicare
raspuns:

D la:

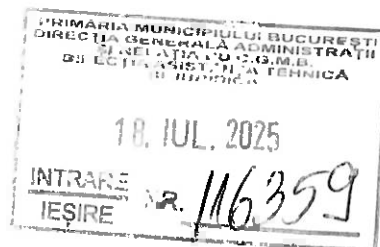
Da.ă:

Subiect: FW: propuneri Planul de Acțiune pentru un Oraș Verde
Conținut:

Buna ziua,

Rog un CRM

Multumesc!



From:

Sent: Sunday, July 13, 2025 12:59 AM

To: relatiipublice@prnb.ro; Proiecte Supuse Dezbaterii Publice
<Proiecte.Supuse.Dezbaterii.Publice@pmb.ro>

Subject: propuneri Planul de Acțiune pentru un Oraș Verde

buna ziua,

propun conectare si creare pista biciclete de pe str
baiculesti pe alea matelotilor pe langa sediul neasfaltat de
la romprest

se poate largi str baiculesti cu pista biciclete astfel incat
sa se conecteze cartierul Pajura si cartierele adiacente
Damaroaia, Chitila samd direct cu acea parte din lacul
Baneasa, asigurand astfel acces cu bicicletele la numita
"promenada verde" de pe strada Garlei.

beneficiile sunt evidente.

multumesc!

MB Registratură
telefon Registratură: 021-3021515

PMB Registratură

nr_înreg: 118447

data 22.07.2025 08:50:28
înregistrării:

nr_înreg_direcție:

Cetățean: POINT PA & PR prin

dr Cetățean:

el: _____

hișeu: 16

cond.PMB:

direcție: Direcția Asistență Tehnică
și Juridică

ip. Probleme diverse
oc.:

desc Probl: Punct de vedere referitor
la PAOV si LEZ /

adresa: Strada -, nr. -, Bloc -, Scara ,
Etaj -, Apartament -, -

ip Cerere inițială
scutire:

pers. Contact:

anex Supl: -

oc.
extern:

localitate E-Mail
indicare
raspuns:

Către: Primăria Municipiului București

În atenția: Direcția Generală Administrație și Relații cu CGMB

Subiect: Observații privind impactul socio-economic al măsurilor LEZ din PAOV asupra livrărilor urbane și comerțului local

Stimată doamnă / Stimate domn,

Zonele cu emisii reduse (LEZ) reprezintă un instrument esențial pentru reducerea poluării din mediul urban și pentru îmbunătățirea sănătății publice, contribuind la crearea unor orașe mai sustenabile și mai plăcute pentru locuitori. Prin limitarea accesului vehiculelor poluante în zonele centrale, aceste politici sprijină tranziția către un sistem de mobilitate mai verde și sunt în acord cu obiectivele climatice ale Uniunii Europene.

Totuși, pe măsură ce autoritățile locale implementează sau înăspresc astfel de reglementări, este esențial să se ia în considerare și impactul socio-economic asupra afacerilor locale care depind de servicii de livrare rapide pentru a-și păstra competitivitatea. În centrele orașelor, restaurantele, cafenelele și micii comercianți se bazează din ce în ce mai mult pe curierii rapizi pentru a ajunge la clienți, în special prin intermediul platformelor digitale de livrare.

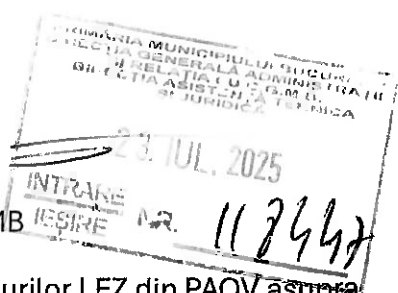
Limitarea accesului curierilor - mai ales a celor care utilizează vehicule ce nu se încadrează încă în noile standarde de emisii - riscă să genereze efecte negative neintenționate. Pentru mulți comercianți, între 40% și 50% din venituri provin în prezent din comenzile realizate prin platforme. Reducerea accesului la servicii eficiente de livrare de ultim kilometru poate duce la întârzieri, pierderi de vânzări și, în cele din urmă, poate afecta vitalitatea economică a zonelor centrale, deja vulnerabile în fața costurilor ridicate și a schimbărilor în comportamentul consumatorilor.

Pentru ca politicile LEZ să fie cu adevărat sustenabile - atât din punct de vedere ecologic, cât și economic - este necesară o abordare echilibrată: prin mecanisme de tranziție etapizată pentru livrări, sprijin pentru conversia către vehicule nepoluante, investiții în infrastructură și un dialog constant între autorități, curieri și platformele digitale. Doar așa pot fi protejate sănătatea publică și, în același timp, dinamismul economic al centrelor urbane.

Vă încurajăm, așadar, să includeți aceste considerații în procesul de elaborare și implementare a măsurilor LEZ, astfel încât tranziția ecologică a orașului București să se realizeze într-un mod sustenabil și incluziv.

Cu stimă,

Diana Popp



De la:

Data: 18.07.2025 14:59:37

Subiect: Punct de vedere referitor la PAOV si LEZ

Continut:

Bună ziua,

Anexat punctul de vedere al Wolt România cu privire la LEZ din PAOV.

Mulțumesc,

Public Affairs Consultant

[A black background with a black square Description automatically generated with medium confidence]

Follow us: www.pointpa.ro<<http://www.pointpa.ro/>>;

www.facebook.com/PointPublicAffairs<<http://www.facebook.com/PointPublicAffairs>>

www.linkedin.com/company/point-public-affairs<<http://www.linkedin.com/company/point-public-affairs>>

<http://bit.ly/RegistrulDeTransparenta>

PMB Registratură
Telefon Registratură: 021-3021515

PMB Registratură

Nr_înreg: 118187

**Data 21.07.2025 14:34:25
înregistrării:**

Nr_înreg_direcție:

Cetățean: POINT PUBLIC AFFAIRS

Adr_Cetățean:

**stradă - Anton Pann, nr. 21, Bloc -,
Scara -, Etaj -, Apartament -, -**

Tel:

Ghișeu: 18

Cond.PMB:

**Direcție: Direcția Asistență Tehnică
și Juridică**

**Tip. Probleme diverse
doc.:**

**Desc Probl: Propunerile Autonom
Group privind Proiectul
de Hotărâre PAOV
București /**

**Adresa: Strada -, nr. -, Bloc -, Scara ,
Etaj -, Apartament -, -**

**Tip Cerere inițială
petitie:**

Pers. Contact:

Inf Supl: -

**Doc.
extern:**

**Modalitate E-Mail
ridicare
raspuns:**

De la:

Data:

Subiect: Propunerile Autonom Group privind Proiectul de Hotărâre PAOV București

Conținut:

Stimată doamnă/Stimate domn,

În numele Autonom Group, vă transmitem, în anexă, propunerile noastre cu privire la proiectul de hotărâre referitor la Planul de Acțiune pentru un Oraș Verde (PAOV) pentru Municipiul București, aflat în prezent în procedură de consultare publică.

Documentul detaliază propuneri concrete privind integrarea soluțiilor de mobilitate electrică, pe care le considerăm relevante pentru atingerea obiectivelor asumate de Municipiul București prin PAOV.

Vă mulțumim pentru oportunitatea de a contribui la acest proces și rămânem disponibili pentru clarificări sau discuții suplimentare, dacă va fi necesar.

Cu stimă,

Rareș Hăbeanu

Public Affairs Consultant

[A black background with a black square Description automatically generated with medium confidence]

Follow us: www.pointpa.ro<<http://www.pointpa.ro/>>;

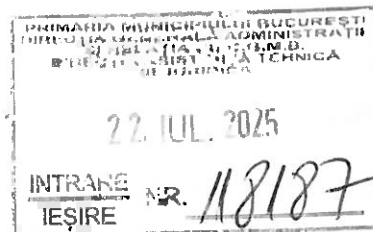
www.facebook.com/PointPublicAffairs<<http://www.facebook.com/PointPublicAffairs>>

www.linkedin.com/company/point-public-affairs<<http://www.linkedin.com/company/point-public-affairs>>

<http://bit.ly/RegistrulDeTransparenta>

Către:

Primăria Municipiului București
Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB
Direcția Asistență Tehnică și Juridică



Ref.: Propuneri pentru Proiectul de Hotărâre privind aprobarea Planului de Acțiune pentru un Oraș Verde (PAOV) pentru Municipiul București

Autonom Group, în calitate de actor activ în promovarea mobilității urbane sustenabile, formulează prezentele observații și propuneri în cadrul procedurii de transparență decizională derulate de Primăria Municipiului București pentru Planul de Acțiune pentru un Oraș Verde (PAOV).

În opinia noastră, pentru a atinge obiectivele propuse prin acest plan, este esențială o integrare mai consistentă a soluțiilor de mobilitate electrică, în special a serviciilor de ride-hailing cu emisii zero, în politicile publice locale dedicate mobilității curate și eficiente.

Astfel, propunem următoarele completări și măsuri:

1. Integrarea ride-hailing-ului electric în LEZ (Low Emission Zone)

► Recunoașterea flotelor de ride - hailing 100% electrice (ex. Blue) drept soluții complementare transportului public:

- Acordarea accesului prioritar în zonele restricționate LEZ
- Stabilirea unui cadru de colaborare pentru promovarea mobilității verzi și a alternativelor la transportul individual poluant

2. Acces pe benzile dedicate transportului public pentru vehiculele electrice

► O măsură cu impact imediat, cu potențial de creștere a atractivității mobilității curate și de eficientizare a curselor ride - hailing fără emisii:

- Acces permis pe benzile dedicate autobuzelor pentru vehiculele electrice, inclusiv cele utilizate în regim ride-hailing/taxi.

3. Parteneriat public - privat pentru dezvoltarea infrastructurii de încărcare rapidă

► Consultări directe cu operatorii privați de flote electrice pentru stabilirea amplasării stațiilor rapide de încărcare în puncte strategice:

- Beneficiu comun pentru toți utilizatorii de vehicule electrice
- Posibilitatea unor tarife preferențiale pentru flotele ride-hailing / taxi electrice

4. Program pilot „Electric Mobility for LEZ”

► Lansarea, în parteneriat public - privat, a unui proiect dedicat transportului electric pentru angajații companiilor mari din București, cu:

- Impact măsurabil, contribuție concretă la reducerea emisiilor
- Facilități dedicate companiilor și angajaților care aderă

5. Furnizarea de date anonimizate privind mobilitatea electrică

► Punerea la dispoziția Primăriei Municipiului București de către operatorii privați a unor seturi de date relevante privind:

- Trasee uzuale
- Cerere de transport
- Estimări privind emisiile de CO₂ evitate

Aceste informații pot sprijini evaluarea impactului și calibrarea politicilor locale în domeniul mobilității verzi.

Considerăm că aceste măsuri sunt în deplină consonanță cu obiectivele PAOV și cu nevoia accelerării tranziției către un transport urban mai curat, mai eficient și mai prietenos cu mediul.

Vă mulțumim pentru oportunitatea de a contribui la îmbunătățirea acestui proiect și ne exprimăm disponibilitatea de a participa la eventualele întâlniri ce pot avea loc pe aceasta tema la sediul Primăriei Municipiului București.

Cu deosebită considerație,

Autonom Group

Subiect: Propunerile Autonom Group privind Proiectul de Hotărâre PAOV București

Conținut:

Stimată doamnă/Stimate domn,

În numele Autonom Group, vă transmitem, în anexă, propunerile noastre cu privire la proiectul de hotărâre referitor la Planul de Acțiune pentru un Oraș Verde (PAOV) pentru Municipiul București, aflat în prezent în procedură de consultare publică.

Documentul detaliază propuneri concrete privind integrarea soluțiilor de mobilitate electrică, pe care le considerăm relevante pentru atingerea obiectivelor asumate de Municipiul București prin PAOV.

Vă mulțumim pentru oportunitatea de a contribui la acest proces și rămânem disponibili pentru clarificări sau discuții suplimentare, dacă va fi necesar.

Cu stimă

Public Affairs Consultant

[A black background with a black square Description automatically generated with medium confidence]

Follow us. www.pointpa.ro<<http://www.pointpa.ro/>>;

www.facebook.com/PointPublicAffairs<<http://www.facebook.com/PointPublicAffairs>>

www.linkedin.com/company/point-public-affairs<<http://www.linkedin.com/company/point-public-affairs>>

<http://bit.ly/RegistrulDeTransparenta>