



CONFEDERAȚIA PATRONALĂ
CONCORDIA
DIALOG PENTRU DEZVOLTARE

Membru



BUSINESSEUROPE



BIAC

www.confederatia-concordia.ro

Către: Primăria Municipiului București

În atenția domnului Ciprian Ciucu, primar general

Spre știință: Direcției Asistență Juridică și Tehnică Legislativă a Primăriei Municipiului București

Doamnei Mariana Brod, Director Executiv

Spre știință: Consiliului General al Municipiului București

13.07.2026

Subiect: Proiect de hotărâre privind circulația autovehiculelor și a utilajelor grele în municipiul București

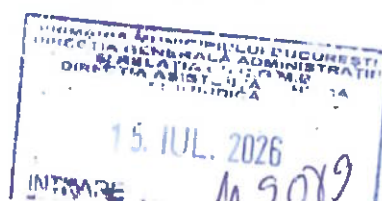
Stimate domnule Primar general,

Confederația Patronală Concordia, partener social reprezentativ la nivel național, reprezintă 20 dintre cele mai mari sectoare din economia națională, totalizând peste 3900 de companii cu 450.000 de angajați și o contribuție totală la PIB de peste 30%. Printre membrii noștri se numără sectorul de comerț, transportatori, Horeca producători de băuturi, farmacii, care prin natura activității desfășurate sunt afectați în mod direct de reglementările referitoare la organizarea și taxarea circulației din București.

Concordia s-a implicat în mod direct în tranziția către un transport cu emisii reduse și susține obiectivul protejării infrastructurii urbane și reducerii traficului greu de tranzit. Atragem atenția însă că măsurile adoptate în vederea atingerii acestui obiectiv trebuie să echilibreze nevoile sociale și de mediu cu cele ale vieții economice a orașului.

Apreciem eliminarea restricțiilor orare generale, precum și menținerea interdicției de tranzitare a municipiului București de către vehiculele grele care nu au destinația finală în municipiu. De asemenea, exceptarea vehiculelor cu propulsie pur electric sau hibrid electric de la plata taxelor se înscrie în eforturile de stimulare a adopției de vehicule cu emisii reduse și zero, conform obiectivelor climatice asumate de către Uniunea Europeană și de România, ca stat membru.

Cu titlu general, subliniem complexitatea ecosistemului economic bucureștean și impactul unei reglementări de acest tip, care conduc la necesitatea unei abordări graduale. Prin urmare, orice măsură cu impact asupra aprovizionării în București





trebuie implementată printr-o **perioadă tranzitorie, astfel că solicităm introducerea unui termen de 12-24 de luni**, timp în care operatorii își pot adapta operațiunile, reorganiza procesele și gestiona impactul financiar al noii reglementări, minimizând costurile sociale și economice ale tranziției.

Totodată, considerăm că prezenta propunere trebuie să fie însoțită de o analiză de impact detaliată, care să evalueze efectele reglementării din perspectivă economică, al prețurilor finale către consumatori, al pieței muncii, cu atât mai importantă într-un context inflaționist și de presiune fiscală în creștere asupra operatorilor economici.

O astfel de reglementare necesită calibrare cu toți actorii asupra cărora exista un impact direct, astfel că, prin prezenta adresă, **solicităm organizarea unei dezbateri publice**, în cadrul căreia să poată fi discutate în detaliu elementele propunerii, impactul asupra activității economice desfășurate pe teritoriul municipiului București, și eventuale soluții alternative.

În același timp, vă supunem atenției o serie de propuneri ce considerăm că trebuie avute în vedere pentru a asigura caracterul echilibrat al reglementării, obiectivul de politică publică fiind îndeplinit fără a impune costuri excesive asupra operatorilor economici, ce se vor reflecta în final în prețurile finale ale produselor și serviciilor oferite consumatorilor.

1. Extinderea zonei B presupune efecte economice negative semnificative asupra operatorilor de transport

Redefinirea zonei B ca fiind întreg teritoriul Municipiului București situat între limita zonei A și limita administrativ-teritorială a municipiului presupune includerea în domeniul de aplicare a proiectului de hotărâre și, implicit, a aplicabilității taxei, a unui număr foarte mare de operatori economici care dețin sedii sociale, puncte de lucru, baze logistice, parări și ateliere în aceste zone.

O mare parte a acestor operatori își desășoară activitatea în aceste puncte de foarte mult timp, în baza unor investiții realizate cu respectarea legislației în vigoare și a autorizațiilor emise de autoritățile competente. Operatorii economici și-au construit modele logistice, rute de aprovizionare și structuri de costuri pe baza delimitării actuale a zonei B. Vehiculele acestor operatori nu tranzitează municipiul, ci accesează zilnic propriile sedii și puncte de lucru pentru încărcare, descărcare, întreținere, garare sau organizarea curselor. O astfel de modificare a perimetrului taxat are un impact negativ semnificativ asupra predictibilității pentru mediul de afaceri din perspectiva planificării investiționale și contractuale pe termen mediu.

Astfel, regimul de autorizare și taxare aplicabil tuturor operatorilor care utilizează vehicule cu masă totală maximă autorizată mai mare de 5 tone, instituit prin intermediul prezentului proiect de hotărâre, obligă operatorii economici să suporte costuri suplimentare pentru simplul acces la propriile sedii și puncte de lucru. Considerăm că o astfel de măsură depășește scopul declarat al proiectului, respectiv limitarea traficului greu și protejarea infrastructurii rutiere.



Totodată, extinderea zonei B până la limita administrativă a municipiului București pare să fie justificată printr-un deficit de conformare și control, aceasta fiind o problemă de aplicare a sistemului de verificare, nu de dimensiune teritorială a zonei.

Prin urmare, **considerăm necesară menținerea zonei B la limitele teritoriale existente în prezent.**

Mai mult, introducerea unor restricții care afectează accesul la propriile sedii, fără instituirea unui regim derogatoriu pentru operatorii existenți, afectează principiul securității juridice și al protecției încrederii legitime.

În lipsa unei excepții pentru operatorii riverani, proiectul conduce la restrângerea indirectă a activității economice a transportatorilor care își desfășoară activitatea în municipiul București, relocarea unor baze logistice sau a unor sedii operaționale reprezentând, în majoritatea cazurilor, o măsură imposibil de realizat din punct de vedere economic și operațional.

Prin urmare, considerăm necesară completarea art. 6 prin introducerea unei noi categorii de excepții, după cum urmează:

" Se completează art. 6 alin. (1) cu lit. g) după cum urmează:

g) operatorii de transport rutier care dețin sediul social, punctul de lucru, baza operațională, garajul, atelierul, depozitul logistic sau parcare în interiorul zonelor A sau B, pentru autovehiculele utilizate exclusiv în desfășurarea activității economice și pentru deplasările către și dinspre aceste locații, sunt exceptați de la plata taxei de acces și de la obligația obținerii autorizației de circulație, în baza unui aviz permanent de circulație emis de Direcția Transport din cadrul Primăriei Municipiului București.

Avizul permanent de circulație se eliberează la solicitarea operatorului economic, pe baza documentelor care atestă sediul social, punctul de lucru, baza operațională, garajul, atelierul, depozitul logistic sau parcare și pentru autovehiculele înmatriculate sau utilizate în baza unui drept legal de către operatorul economic." - Anexa 1

Această soluție permite atingerea obiectivelor proiectului privind limitarea traficului greu de tranzit, fără afectarea operatorilor economici care desfășoară activități permanente în municipiu și fără descurajarea investițiilor realizate în mod legal.

2. Aplicabilitatea taxelor pentru vehiculele începând de la 5 tone riscă să fragmenteze livrările și să genereze o creștere a traficului

Una dintre principalele probleme cu care se confruntă Bucureștiul este cea a congestiei traficului, ce înregistrează niveluri ridicate nu doar în orele de vârf convenționale, ci și în mijlocul zilei, conform cercetării Indexul de Trafic 2025. De asemenea, capitala României s-a clasat pe locul 5 în lume în privința congestiei traficului, conform unui clasament realizat de o companie olandeză de aparatură GPS, în cadrul căreia au fost analizate 500 de orașe.

Introducerea taxelor pentru operațiunile de transport desfășurate pe teritoriul municipiului București începând cu vehiculele de 5 tone riscă să fragmenteze excesiv livrările în vehicule mici, care ar genera mai multe curse, costuri mai mari, timp de livrare crescuți și, în mod paradoxal, un impact mai mare asupra traficului, congestiei, poluării și infrastructurii rutiere.

Segmentul tipic de distribuție urbană de ultimă milă este reprezentat de vehiculele între 5 și 7,5 tone, taxarea acestora afectând direct costul aprovizionării zilnice a orașului, ce se va transfera în prețul final al bunurilor de consum curent. Totodată, menținerea limitei la 5 tone crește riscul de supraîncărcare a unor vehicule ce se situează sub această limită, generând astfel un risc crescut pentru siguranța rutieră, precum și un grad mai ridicat de uzură a infrastructurii rutiere.

De asemenea, mai multe state membre ale Uniunii Europene utilizează pragul de 7,5 tone pentru anumite interdicții de circulație (Germania, Austria, zona urbană Milano) sau chiar praguri mai ridicate în Varșovia și Praga.

În consecință, considerăm necesară ridicarea pragului pentru plata taxelor pentru operațiunile de transport de la 5 tone la 7,5 tone.

3. Noul regim de taxare și obținere a autorizațiilor riscă să periclitizeze livrarea produselor esențiale pentru locuitorii municipiului București

Anumite categorii de produse sunt esențiale pentru viața locuitorilor municipiului și pentru menținerea unui standard de trai ridicat. Anumite produse precum carnea, lactatele, legumele, fructele, produsele medicamentoase, apa, sunt transportate în condiții speciale, în loturi mici pentru a le menține prospețimea, și trebuie asigurată disponibilitatea permanentă la raft.

Pentru a evita sincope sau reducerea frecvenței livrărilor, precum și eventuale creșteri excesive ale costurilor de livrare, ce se transferă în prețul final, considerăm că este necesară instituirea unui regim special pentru transportul produselor esențiale, care să prevadă un nivel mai redus al taxelor, precum și proceduri simplificate pentru obținerea autorizației.

4. Mecanismul de indexare anuală trebuie să fie predictibil și calibrat la realitățile economice

În contextul inflaționist actual al creșterilor anuale ale taxelor de aproximativ 8-10%, propunem fie plafonarea indexării anuale (max. 5% pe an), fie indexarea cu o

cotă parțială din IPC, fie condiționarea fiecărei indexări de o analiză anuală a impactului asupra operatorilor economici, aprobată prin hotărâre a Consiliului General. Totodată, propunem ca nivelul taxelor indexate să fie publicat cu cel puțin 60 de zile înainte de aplicare, pentru a permite operatorilor economici bugetarea costurilor de transport.

5. Este necesară asigurarea unor proceduri clare și predictibile pentru obținerea autorizațiilor, cu reducerea nivelului birocrăției

Propunem, în primul rând, introducerea unei **autorizații anuale** pentru aprovizionarea cu caracter permanent (echivalentul a 10 tarife lunare), care ar reduce sarcina administrativă.

De asemenea, propunem **termene clare de soluționare a cererilor** (24-48 de ore), proceduri digitalizate pentru emiterea autorizațiilor și avizelor, un mecanism de achiziție multiplă și plata prin factură pentru persoane juridice, pentru reducerea sarcinii administrative. Totodată, considerăm necesară introducerea posibilității obținerii unor autorizații de urgență pentru situații neprevăzute. Hotărârea ar trebui să prevadă și o **procedură alternativă pentru obținerea autorizațiilor și avizelor**, aplicabile în cazul indisponibilității platformei electronice, astfel încât activitatea de distribuție să nu fie întreruptă.

Considerăm că este necesară și menținerea unei **flexibilități în transferul autorizației**, prin reglementarea înlocuirii vehiculelor defecte, prin transferul autorizației către un vehicul din aceeași categorie sau prin introducerea unei autorizații de flotă, pentru asigurarea continuității livrărilor.

6. Alte aspecte ce trebuie avute în vedere în conturarea prezentei reglementări:

- **Amenajarea unor parări dedicate/alveole speciale pentru vehiculele destinate aprovizionării** – la o distanță maximă de 200 m de fiecare punct ce trebuie aprovizionat, la capătul arterelor, pentru a evita blocajele în zonele intens circulate. Astfel, în procesul de modernizare a bulevardelor și străzilor, acolo unde există spații comerciale, trebuie inclusă proiectarea și execuția unor zone de acces pentru aprovizionarea spațiilor comerciale aflate de-a lungul bulevardelor/străzilor, aflate de cele mai multe ori la parterul blocurilor de locuințe. Amenajarea spațiilor dedicate trebuie cuplată cu un sistem de monitorizare digitalizat a ocupării acestor spații și sancțiuni pecuniare de natură să descurajeze utilizarea abuzivă.
- **Clarificarea modului de calcul** – propunem facilități pentru operatorii economici care asigură aprovizionarea și distribuția bunurilor esențiale, precum și clarificarea modului de calcul al masei totale maxime autorizate a ansamblului vehicul-remorcă, pentru evitarea interpretărilor divergente.
- **Definirea noțiunii de "destinație finală"** – pentru evitarea interpretărilor divergente la controalele efectuate în temeiul interdicției de tranzit, propunem definirea documentelor prin care se poate face dovada destinației



finale. De asemenea, este necesară clarificarea faptului că vehiculele utilizate pentru distribuția mărfurilor către magazine din București sunt considerate vehicule cu destinație finală în municipiu și pot obține autorizațiile necesare fără interpretări diferite.

- **Introducerea graduală a tarifelor pentru zona B** – propunem reducerea și introducerea graduală a tarifelor pentru zona B, precum și publicarea fundamentării economice a acestora pentru a limita impactul asupra costurilor de distribuție, a evita transferarea acestora în prețurile bunurilor esențiale și a asigura o reglementare bazată pe o analiză de impact.
- **Facilități sau reduceri pentru vehicule cu emisii scăzute** – considerăm că este necesară analizarea posibilității acordării unor reduceri sau facilități și pentru vehiculele cu emisii reduse (Euro VI, GNC/GNL sau alte tehnologii cu impact redus asupra mediului), nu doar pentru cele electrice sau pe bază de hidrogen.

Rămânem la dispoziția dumneavoastră pentru clarificări pe marginea punctelor evidențiate în prezenta scrisoare și vă solicităm organizarea unei întâlniri cu reprezentanții Confederației Patronale Concordia pe această temă, în perioada următoare, în funcție de disponibilitatea dumneavoastră.

Cu considerație,

Paul Aparaschivei
Director executiv

De la:

Data: 13.07.2026 21:08:48

Subiect: CP Concordia // Document de poziție proiect de HG transport București

Conținut:

Stimate domnule Primar General,

Având în vedere consultarea publică pe marginea Proiectului de hotărâre privind circulația autovehiculelor și a utilajelor grele în municipiul București, vă transmitem atașată poziția Confederației Patronale Concordia.

Totodată, vă solicităm organizarea unei întâlniri cu reprezentanții Concordia, pe marginea acestui subiect, în perioada următoare, în funcție de disponibilitatea dumneavoastră. În speranța unui răspuns pozitiv, rămânem la dispoziția cabinetului dumneavoastră pentru stabilirea detaliilor logistice.

Cu considerație,

Senior Public Affairs Specialist

Ghica House - Str. Ion Ghica Nr. 13

Sector 3, 030044, București- România

[cid:a71e9b48-e66b-4e14-afd7-4035a5f2c0b9]<<https://www.facebook.com/confederatia.patronala.concordia/>>[cid:6a96cc67-1c50-4a6d-a709-c3db6c8e11c2]<<https://www.linkedin.com/company/confederatia-patronala-concordia/>>[cid:5ce68e00-7fd4-49c1-ac4e-635bdfbe7e2b]<<https://confederatia-concordia.ro/>>www.confederatia-concordia.ro<../../../../Downloads/www.confederatia-concordia.ro>

[cid:5c8db7e6-fc2d-42c6-8d91-debc85de008c]

PMB Registratură
Telefon Registratură: 021-3021515



PMB Registratură

Nr_inreg: 119089

Data 14.07.2026 14:59:46
inregistrarii:

Nr_inreg_direcție:

Cetățean: CONFEDERATIA
PATRONALA CONCORDIA

Adr_Cetățean:

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

Tel: +40747079658

Ghișeu: 18

Cond.PMB:

Direcție: Direcția Asistență Tehnică
și Juridică

Tip. Probleme diverse
doc.:

Desc Probl: CP Concordia //
Document de poziție
proiect de HG transport
București /

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

Tip Cerere inițială
petitie:

Pers. Contact:

Inf Supl: -

Doc.
extern:

Modalitate E-Mail
ridicare
raspuns:



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI
DIRECȚIA GENERALĂ DE POLIȚIE LOCALĂ ȘI CONTROL

DIRECȚIA INSPECȚIE ȘI CONTROL
Serviciul Control Transporturi, Utilități Publice

Nr. 64855 / 13.07.2026

Către,

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI
Direcția Generală Administrație și Relația cu C.G.M.B.
Direcția Asistență Tehnică și Juridică
În atenția domnului DIRECTOR GENERAL Mircea Gabriel PLĂCINTĂ

Vă transmitem anexat propunerile de modificare formulate de Direcția Inspecție și Control din cadrul Direcției Generale de Poliție Locală și Control a Municipiului București pentru proiectul de hotărâre privind circulația autovehiculelor și a utilajelor grele în municipiul București.

Vă mulțumim pentru colaborare.

Cu stimă,

DIRECTOR GENERAL,

Eduard-Valentin STROE

DIRECTOR GENERAL ADJ.,

Sorin GANCIU

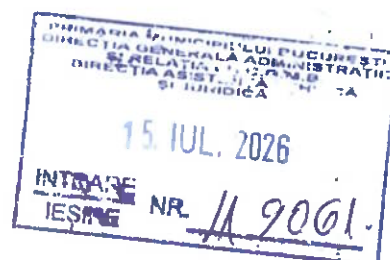
DIRECTOR EXECUTIV,

Ionuț PREDUȚ

ȘEF SERVICIU,

Daniel Valentin VOICU

Ex:red:2
Nr. ex:2/2
SCTUP/NDV



1 / 1



Către: Primăria Municipiului București – Direcția Asistență Tehnică și Juridică – Compartimentul Transparență Decizională
E-mail: proiecte.supuse.dezbaterii publice@pmbr.ro

Propuneri pentru proiectul de hotărâre privind circulația autovehiculelor și a utilajelor grele în municipiul București

În temeiul Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, și ca urmare a anunțului Direcției Asistență Tehnică și Juridică din 02.07.2026 referitor la elaborarea Proiectului de hotărâre privind circulația autovehiculelor și a utilajelor grele în municipiul București (proiect înregistrat la Cabinet Secretar General cu nr. 306/02.07.2026), vă transmitem, în termenul prevăzut (13.07.2026), propunerile, sugestiile și observațiile cu valoare de recomandare formulate de Direcția Generală de Poliție Locală și Control a Municipiului București – Direcția Inspecție și Control, structurate în tabelul de mai jos.

Propunerile vizează, în principal: (i) legalitatea regimului sancționator – competența de constatare, sancțiunea complementară și constatarea prin mijloace video; (ii) corelarea cu legislația primară, respectiv O.G. nr. 2/2001, astfel cum a fost modificată prin O.U.G. nr. 7/2026, O.G. nr. 43/1997, O.U.G. nr. 195/2002 și Legea nr. 227/2015; (iii) exigențele de tehnică legislativă prevăzute de Legea nr. 24/2000; (iv) protecția infrastructurii rutiere în perioada estivală; (v) eliminarea unor erori materiale.

Nr. crt.	Forma din proiect	Forma propusă	Motivarea
1	Art. 2: „Restricțiile menționate la art. 1 vor fi semnalizate prin indicatoare rutiere, cu aceste semnificații, și prin indicatoare de orientare.”	„Restricțiile prevăzute la art. 1 se semnalizează de către administratorul drumului prin indicatoare rutiere și indicatoare de orientare, instalate cu avizul poliției rutiere, potrivit art. 30 alin. (4) din O.U.G. nr. 195/2002, republicată, și standardelor în vigoare privind semnalizarea rutieră.”	Semnalizarea rutieră se execută numai cu avizul poliției rutiere (art. 30 alin. (4) din O.U.G. nr. 195/2002 – text invocat chiar în preambulul proiectului). Adresa IGPR nr. 2081/955/S4/T.P./22.06.2026 nu echivalează cu acest aviz. În lipsa semnalizării avizate și instalate, restricțiile nu sunt opozabile conducătorilor, iar sancțiunile aplicate vor fi anulate în instanță.
2	Art. 3: „Se interzice autovehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 5 tone tranzitarea municipiului București dacă nu au ca destinație finală municipiul București.”	Completarea articolului cu un alineat privind proba destinației: „(2) Destinația finală se dovedește cu documentele de transport (scrisoare de transport/CMR, aviz de însoțire a mărfii, comandă sau contract) ori cu orice alt mijloc de probă privind punctul de încărcare/descărcare situat pe raza municipiului București.”	În forma actuală, fapta de „tranzitare” nu poate fi constatăată în mod obiectiv: agentul nu dispune de un criteriu probatoriu, iar aprecierea subiectivă a traseului conduce la anularea proceselor-verbale. Stabilirea mijloacelor de probă asigură aplicabilitate practică.
3	Art. 4:	Mentineră textului ca alin. (1) și completarea cu un nou alineat: „(2) Prin excepție de la alin. (1), în perioada 1	La temperaturi de 50–60°C la nivelul carosabilului (cca 30°C măsurate la umbră), liantul bituminos se înmoaie, iar tonajul

Nr. crt.	Forma din proiect	Forma propusă	Motivarea
	„Autovehiculele și utilajele, cu masa totală maximă autorizată mai mare de 5 tone, pot circula fără restricții orare pe întreg teritoriul municipiului București, în baza autorizațiilor de circulație eliberate de Primăria Municipiului București, după achitarea taxelor aferente...”	iunie – 30 septembrie, circulația utilajelor și a autovehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 5 tone este interzisă în intervalul orar 08.00–20.00, cu excepția vehiculelor prevăzute la art. 6 alin. (1) lit. a), b) și e), a intervențiilor la avarii și a situațiilor de urgență.”	greu depășește capacitatea portantă a structurii rutiere, producând deformări plastice majore (fâgase, vâluri), costuri ridicate de remediere suportate din bugetul local și risc de accidente pentru motocicliști, bicicliști și utilizatorii de trotinete. Soluția este consacrată: pe rețeaua de drumuri naționale se instituie periodic restricții estivale pentru vehiculele de peste 7,5 t în intervalele orare cu temperaturi ridicate, iar municipiului precum Cluj-Napoca mențin restricții orare pentru tonajul greu. Eliminarea totală a restricțiilor orare ar lăsa infrastructura fără protecție tocmai în perioada de vulnerabilitate maximă.
4	Art. 5 alin. (4): „Taxele prevăzute la alin. (2) sunt valabile până la data de 31.12.2027. Începând cu anul 2028, taxele se indexează anual cu rata inflației, conform indicelui anual al prețurilor de consum (IPC) comunicat de Institutul Național de Statistică, cu excepția situației în care Consiliul General al Municipiului București stabilește prin hotărâre alte cuantumuluri.”	„...Începând cu anul 2028, taxele se indexează anual cu rata inflației, în condițiile art. 491 din Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal, sumele indexate aprobându-se prin hotărâre a Consiliului General al Municipiului București, cu excepția situației în care acesta stabilește alte cuantumuluri.”	Potrivit art. 491 din Codul fiscal, indexarea taxelor locale cu rata inflației se aprobă de autoritatea deliberativă. O indexare „automată”, fără hotărâre, ridică probleme de opozabilitate (cuantumul exigibil nu ar rezulta dintr-un act adoptat și publicat) și de corelare cu procedura fiscală locală.
5	Art. 6 alin. (1) lit. c): „instituțiile publice și societăților aflate în subordinea/coordonarea municipiului București sau sectoarelor 1-6... și sub autoritatea Consiliului General al Municipiului București sau Consiliilor Locale ale sectoarelor 1-6, exclusiv atunci când sunt utilizate pentru executarea atribuțiilor legale ori obligatiilor contractuale.”	„...exclusiv atunci când sunt utilizate pentru executarea atribuțiilor legale ori a obligațiilor contractuale asumate față de Municipiul București sau față de sectoarele acestuia, în legătură cu un serviciu public ori un obiectiv de interes public local.”	În forma actuală, orice contract comercial al unei societăți municipale ar justifica scutirea, inclusiv pentru activități desfășurate în piață concurențială (construcții, salubritate pentru terți etc.), plasând operatorii privați aflați în situație identică într-un dezavantaj direct.
6	Art. 6 alin. (1) lit. d): „proprietarii autovehiculelor istorice, cu masa proprie mai mare de 3,5 tone ce posedă un atestat de vehicul istoric...”	„proprietarii autovehiculelor istorice cu masa totală maximă autorizată mai mare de 5 tone, care posedă atestat de vehicul istoric eliberat de autoritatea națională a F.I.V.A. în România – Retromobil Club România.”	Criteriul „masa proprie mai mare de 3,5 tone” este străin de economia hotărârii, care operează exclusiv cu masa totală maximă autorizată mai mare de 5 t (art. 1). În forma actuală, excepția fie vizează vehicule care nici nu intră sub incidența restricției, fie lasă în afara ei vehicule istorice efectiv restricționate.

Nr. crt.	Forma din proiect	Forma propusă	Motivarea
7	Art. 9 alin. (2): „Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute în prezenta hotărâre se face de către Direcția Generală de Poliție a Municipiului București – Brigada Rutieră, Direcția Generală de Poliție Locală și Control a Municipiului București, Poliția Locală a Sectorsorilor 1-6, precum și de personalul împuternicit de Primarul General al municipiului București, în condițiile legii.”	„(2) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute de prezenta hotărâre se fac de către polițiștii locali din cadrul Direcției Generale de Poliție Locală și Control a Municipiului București și ai polițiștilor locale ale sectororilor 1-6, potrivit art. 7 lit. h) din Legea nr. 155/2010, precum și de personalul împuternicit de Primarul General al Municipiului București, în condițiile legii.”	C.G.M.B. nu poate stabili atribuții și competențe în sarcina unei structuri a Ministerului Afacerilor Interne – competența organelor statului se stabilește exclusiv prin lege. Însuși IGPR, prin adresa nr. 2081955/S4/T.P./22.06.2026, semnalează că proiectul „conține dispoziții care depășesc sfera atribuțiilor poliției rutiere...”, inclusiv sub aspectul stabilirii competenței de constatare și sancționare a contravențiilor”.
8	Art. 9 alin. (4): „În situația în care contravenientul a fost sancționat de 3 ori în interval de un an, se aplică complementar definițiilor: autovehiculului sau a utilajului, sancțiunea pierderii dreptului de a circula cu acesta în zonele restricționate, pentru o perioadă de 6 luni.”	„(4) În situația în care pentru același vehicul au fost aplicate trei sancțiuni contravenționale rămase definitive în interval de un an, autorizația de circulație emisă pentru vehiculul, respectiv se anulează, iar o nouă autorizație de circulație nu se eliberează pentru acel vehicul pentru o perioadă de 6 luni de la data anulării.”	Potrivit art. 5 alin. (4) din O.G. nr. 2/2001, alte sancțiuni complementare decât cele enumerate de ordonanță pot fi stabilite numai prin legi speciale – nu prin hotărâri ale consiliilor. „Pierderea dreptului de a circula” echivalează cu o suspendare a dreptului de utilizare a vehiculului, măsură rezervată legislației primare (O.U.G. nr. 195/2002, O.G. nr. 43/1997). Soluția propusă produce un efect descurajator echivalent prin instrumentul aflat în competența proprie a municipiului – propriul act de autorizare – și condiționează măsura de caracterul definitiv al sancțiunilor, pentru respectarea dreptului la apărare.
9	Art. 9 alin. (5): „Pentru nerespectarea obligației de a achita taxele... și pentru a putea continua deplasarea, utilizatorul /sau proprietarul autovehiculului... pe lângă plata sancțiunii contravenționale a amenzii, are obligația de a intra în legalitate prin achiziționarea autorizației de circulație începând cu ora la care se constată contravenția.”	„(5) Aplicarea sancțiunii nu înlătură obligația de plată a taxei. Continuarea deplasării în zonele restricționate este permisă numai după obținerea autorizației de circulație aferente zilei în curs, respectiv a avizului de circulație, după caz.”	Formularul actuală („achiziționarea autorizației începând cu ora la care se constată contravenția”) este echivocă și poate fi interpretată în sensul unei „acoperiri” retroactive a faptei. Reformularea exprimă clar cele două efecte distincte: sancțiunea pentru fapta consumată și condiția administrativă pentru continuarea deplasării.

PMB Registratură
Telefon Registratură: 021-3021515



PMB Registratură

Nr_înreg: 119061

Data 14.07.2026 14:49:59
înregistrării:

Nr_înreg_direcție:

Cetățean: DIRECTIA GENERALA
POLITIA LOCALA SI
CONTROL BUCURESTI

Adr_Cetățean:

bulevard - Libertății, nr. 18, Bloc
104, Scara -, Etaj -, Apartament -,
BUCUREȘTI SECTORUL 5

Tel:

Ghișeu: 17

Cond.PMB:

Direcție: Directia Asistentă Tehnică
și Juridică

Tip. Probleme diverse
doc.:

Desc Probl: Propuneri ref modificare
proiect privind circulatia
autovehiculelor si a
utilajelor grele in MB

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

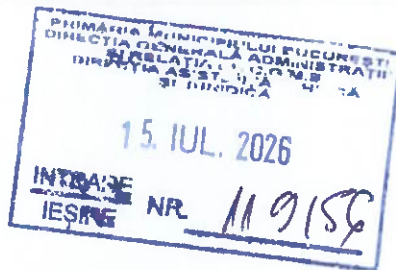
Tip Cerere inițială
petitie:

Pers. Contact:

Inf Supl: -

Doc. 67855/13.07.2026
extern:

Modalitate E-Mail
ridicare
raspuns:



ROMAQUA GROUP S.A.

PROPUNERI DE MODIFICARE A PROIECTULUI DE HOTĂRÂRE

Propuneri formulate în cadrul procedurii de transparență decizională privind proiectul de hotărâre referitor la circulația autovehiculelor și a utilajelor grele în Municipiul București.

Art. 1 – Delimitarea zonelor

Propunere: Menținerea structurii actuale de reglementare prin păstrarea zonelor A, B și C.

Motivare: Eliminarea Zonei C și extinderea Zonei B până la limita administrativ-teritorială a Municipiului București introduce un regim unic de taxare și autorizare pentru întreg municipiul. Bucureștiul are o componentă industrială și logistică majoră, iar menținerea unei zone distincte pentru activitățile industriale și logistice reprezintă o condiție pentru funcționarea eficientă a lanțurilor de aprovizionare ale Capitalei.

Art. 3 – Destinația finală

Propunere de completare:

«Vehiculele utilizate pentru distribuția mărfurilor către magazine situate în Municipiul București sunt considerate vehicule cu destinația finală în municipiu și pot obține autorizațiile necesare fără interpretări diferite din partea autorităților competente.»

Art. 5 – Pragul de taxare

Propunere: Taxele de acces să fie aplicabile exclusiv vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone.

Vehiculele cu masa între 5 și 7,5 tone sunt utilizate în principal pentru distribuția urbană și produc un impact semnificativ mai redus asupra infrastructurii.

Art. 5 – Exceptarea aprovizionării

Propunere de completare: Exceptarea de la plata taxei a vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone care aprovizionează magazinele de comerț modern și au un singur punct de descărcare în Municipiul București, neefectuând distribuție multiplă.

Art. 7 – Emiterea autorizațiilor

Propuneri:



ROMAQUA GROUP
BORSEC

- stabilirea unui termen maxim garantat pentru emiterea autorizațiilor;
- posibilitatea emiterii unor autorizații de urgență pentru situații neprevăzute;
- posibilitatea emiterii unor autorizații multianuale, cu analizarea unor tarife preferențiale;
- instituirea unei proceduri alternative în cazul indisponibilității platformei electronice.

Art. 6 – Facilități

Propunere: Analizarea posibilității acordării unor reduceri sau facilități și pentru vehiculele Euro VI ori alte tehnologii cu impact redus asupra mediului, nu doar pentru vehiculele electrice sau alimentate cu hidrogen.

Propunere de principiu

Solicităm ca forma finală a hotărârii să mențină un echilibru între obiectivul legitim de protejare a infrastructurii rutiere și necesitatea asigurării aprovizionării continue a Municipiului București. Taxarea suplimentară trebuie calibrată astfel încât să descurajeze traficul greu de tranzit, fără a afecta nejustificat operatorii economici care aprovizionează zilnic populația Capitalei.

Cu stima '

ROMAQUA GROUP S.A.

OBSERVAȚII ȘI PROPUNERI

Privind proiectul de Hotărâre a Consiliului General al Municipiului București referitor la circulația autovehiculelor și a utilajelor grele în Municipiul București.

Document de poziție pentru consultarea publică.

Romaqua Group S.A., unul dintre cei mai importanți producători români de ape minerale naturale și băuturi răcoritoare, apreciază preocuparea Primăriei Municipiului București pentru modernizarea cadrului de reglementare privind circulația autovehiculelor grele, protejarea infrastructurii rutiere și digitalizarea procesului de autorizare.

Romaqua Group S.A. înțelege și susține obiectivul administrației publice de reducere a impactului traficului greu asupra infrastructurii și mediului urban, precum și necesitatea combaterii traficului de tranzit care nu deservește Municipiul București. Considerăm însă că aceste obiective pot fi atinse prin măsuri proporționale, predictibile și echilibrate, care să protejeze în egală măsură interesul public și funcționarea lanțurilor de aprovizionare indispensabile Capitalei.

În opinia noastră, forma actuală a proiectului poate genera efecte economice și logistice importante asupra operatorilor economici care asigură aprovizionarea Municipiului București și, implicit, asupra consumatorului final.

1. Menținerea zonelor A, B și C

Propunem menținerea structurii actuale de reglementare prin păstrarea zonelor A, B și C. Eliminarea Zonei C și extinderea Zonei B până la limita administrativ-teritorială a municipiului determină aplicarea unui regim unic de taxare și autorizare asupra întregului oraș. Bucureștiul are o componentă industrială și logistică majoră, iar această realitate impune menținerea unei zone distincte pentru activitățile industriale și logistice. Menținerea Zonei C nu reprezintă un avantaj acordat operatorilor economici, ci o condiție pentru funcționarea eficientă a lanțurilor de aprovizionare ale Capitalei.

2. Taxarea de la peste 7,5 tone

Solicităm ca taxarea să fie aplicabilă exclusiv vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone. Vehiculele între 5 și 7,5 tone sunt utilizate în principal pentru distribuția urbană și au un impact considerabil mai redus asupra infrastructurii.



3. Aprovizionarea magazinelor

Solicităm exceptarea vehiculelor care aprovizionează magazinele de comerț modern și au un singur punct de descărcare în Municipiul București. Aceste transporturi nu reprezintă trafic de tranzit și asigură aprovizionarea directă a populației.

4. Clarificarea noțiunii de destinație finală

Propunem introducerea unei prevederi exprese potrivit căreia vehiculele utilizate pentru distribuția mărfurilor către magazine situate în Municipiul București sunt considerate vehicule cu destinația finală în municipiu și pot obține autorizațiile necesare fără interpretări diferite.

5. Emiterea autorizațiilor

Solicităm stabilirea unui termen maxim garantat pentru emiterea autorizațiilor, introducerea autorizațiilor de urgență pentru situații neprevăzute și posibilitatea emiterii unor autorizații multianuale, inclusiv cu costuri reduse pentru diminuarea birocrăției.

6. Platforma electronică

Solicităm instituirea unei proceduri alternative în cazul indisponibilității platformei electronice, astfel încât activitatea de distribuție să nu fie întreruptă din motive tehnice.

7. Vehicule Euro VI

Solicităm analizarea posibilității acordării unor reduceri sau facilități și pentru vehiculele Euro VI sau alte tehnologii cu impact redus asupra mediului, nu doar pentru cele electrice sau pe bază de hidrogen.

8. Impact economic

Proiectul trebuie analizat și în contextul majorărilor succesive de taxe și impozite suportate de mediul economic și de populație: majorarea TVA, taxarea suplimentară a băuturilor răcoritoare, creșterea taxelor și impozitelor pe proprietate, creșterea costurilor cu energia, combustibilii și forța de muncă, precum și majorarea fiscalității suportate de cetățeni. Datele economice disponibile indică o reducere semnificativă a consumului, estimată la peste 7%, ceea ce evidențiază diminuarea puterii de cumpărare. În aceste condiții, introducerea unor costuri suplimentare asupra distribuției urbane riscă să accentueze presiunile economice existente. Taxarea suplimentară a distribuției urbane nu este suportată, în realitate, nici de transportator și nici de producător. În economia de piață, aceste costuri sunt transferate progresiv pe întregul lanț logistic și comercial, fiind suportate, în ultimă instanță, de consumatorul final prin creșterea prețurilor produselor.

Concluzii

Romaqua Group S.A. susține obiectivele proiectului privind protejarea infrastructurii rutiere și reducerea traficului greu de tranzit, însă consideră că acestea pot fi atinse prin soluții mai



ROMAQUA GROUP
BORSEC

bine calibrate, care să nu afecteze nejustificat activitatea economică și aprovizionarea Municipiului București.

Solicităm: menținerea zonelor A, B și C; aplicarea taxării numai pentru vehiculele de peste 7,5 tone; exceptarea aprovizionării magazinelor de comerț modern cu un singur punct de descărcare; clarificarea noțiunii de destinație finală; termene garantate și autorizații de urgență; autorizații multianuale; procedură alternativă în cazul indisponibilității platformei electronice; facilități și pentru vehiculele Euro VI.

De la:

Data: 13.07.2026 11:19:38

Subiect: 'Propuneri pentru proiectul de hotarare privind circulatia autovehiculelor si a utilajelor grele in municipiului Bucuresti

Conținut:

Bună ziua,

Romaqua Group S.A., unul dintre principalii producători români de ape minerale naturale și băuturi răcoritoare, salută inițiativa Primăriei Municipiului București de a moderniza cadrul legislativ privind circulația vehiculelor de mare tonaj, vizând atât protejarea infrastructurii rutiere, cât și digitalizarea procesului de autorizare.

Vă transmitem, prin prezenta, poziția și propunerile Romaqua Group S.A. referitoare la proiectul de hotărâre privind circulația autovehiculelor și a utilajelor grele pe raza municipiului București.

Cu mulțumiri,

Consilier Juridic

Oficiul Juridic

Romaqua Group S.A

PMB Registratură

Telefon Registratură: 021-3021515



PMB Registratură

Nr înreg: 119156

**Data 14.07.2026 15:59:50
înregistrării:**

Nr înreg_direcție:

Cetățean: ROMAQUA GROUP

Adr_Cetățean:

Tel:

Ghișeu: 21

Cond.PMB:

**Direcție: Direcția Asistență Tehnică
și Juridică**

**Tip. Probleme diverse
doc.:**

**Desc Probl: 'Propuneri pentru
proiectul de hotărare
privind circulația
autovehiculelor și a
utilajelor grele în
municipiului București /**

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

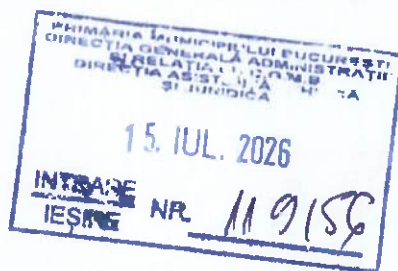
**Tip Cerere inițială
petitie:**

Pers. Contact:

Inf Supl: -

**Doc.
extern:**

**Modalitate E-Mail
ridicare
raspuns:**



ROMAQUA GROUP S.A.

PROPUNERI DE MODIFICARE A PROIECTULUI DE HOTĂRÂRE

Propuneri formulate în cadrul procedurii de transparență decizională privind proiectul de hotărâre referitor la circulația autovehiculelor și a utilajelor grele în Municipiul București.

Art. 1 – Delimitarea zonelor

Propunere: Menținerea structurii actuale de reglementare prin păstrarea zonelor A, B și C.

Motivare: Eliminarea Zonei C și extinderea Zonei B până la limita administrativ-teritorială a Municipiului București introduce un regim unic de taxare și autorizare pentru întreg municipiul. Bucureștiul are o componentă industrială și logistică majoră, iar menținerea unei zone distincte pentru activitățile industriale și logistice reprezintă o condiție pentru funcționarea eficientă a lanțurilor de aprovizionare ale Capitalei.

Art. 3 – Destinația finală

Propunere de completare:

«Vehiculele utilizate pentru distribuția mărfurilor către magazine situate în Municipiul București sunt considerate vehicule cu destinația finală în municipiu și pot obține autorizațiile necesare fără interpretări diferite din partea autorităților competente.»

Art. 5 – Pragul de taxare

Propunere: Taxele de acces să fie aplicabile exclusiv vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone.

Vehiculele cu masa între 5 și 7,5 tone sunt utilizate în principal pentru distribuția urbană și produc un impact semnificativ mai redus asupra infrastructurii.

Art. 5 – Exceptarea aprovizionării

Propunere de completare: Exceptarea de la plata taxei a vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone care aprovizionează magazinele de comerț modern și au un singur punct de descărcare în Municipiul București, neefectuând distribuție multiplă.

Art. 7 – Emiterea autorizațiilor

Propuneri:



ROMAQUA GROUP
BORSEC

- stabilirea unui termen maxim garantat pentru emiterea autorizațiilor;
- posibilitatea emiterii unor autorizații de urgență pentru situații neprevăzute;
- posibilitatea emiterii unor autorizații multianuale, cu analizarea unor tarife preferențiale;
- instituirea unei proceduri alternative în cazul indisponibilității platformei electronice.

Art. 6 – Facilități

Propunere: Analizarea posibilității acordării unor reduceri sau facilități și pentru vehiculele Euro VI ori alte tehnologii cu impact redus asupra mediului, nu doar pentru vehiculele electrice sau alimentate cu hidrogen.

Propunere de principiu

Solicităm ca forma finală a hotărârii să mențină un echilibru între obiectivul legitim de protejare a infrastructurii rutiere și necesitatea asigurării aprovizionării continue a Municipiului București. Taxarea suplimentară trebuie calibrată astfel încât să descurajeze traficul greu de tranzit, fără a afecta nejustificat operatorii economici care aprovizionează unic populația Capitalei.



ROMAQUA GROUP
BORSEC

ROMAQUA GROUP S.A.

OBSERVAȚII ȘI PROPUNERI

Privind proiectul de Hotărâre a Consiliului General al Municipiului București referitor la circulația autovehiculelor și a utilajelor grele în Municipiul București.

Document de poziție pentru consultarea publică.

Romaqua Group S.A., unul dintre cei mai importanți producători români de ape minerale naturale și băuturi răcoritoare, apreciază preocuparea Primăriei Municipiului București pentru modernizarea cadrului de reglementare privind circulația autovehiculelor grele, protejarea infrastructurii rutiere și digitalizarea procesului de autorizare.

Romaqua Group S.A. înțelege și susține obiectivul administrației publice de reducere a impactului traficului greu asupra infrastructurii și mediului urban, precum și necesitatea combaterii traficului de tranzit care nu deservește Municipiul București. Considerăm însă că aceste obiective pot fi atinse prin măsuri proporționale, predictibile și echilibrate, care să protejeze în egală măsură interesul public și funcționarea lanțurilor de aprovizionare indispensabile Capitalei.

În opinia noastră, forma actuală a proiectului poate genera efecte economice și logistice importante asupra operatorilor economici care asigură aprovizionarea Municipiului București și, implicit, asupra consumatorului final.

1. Menținerea zonelor A, B și C

Propunem menținerea structurii actuale de reglementare prin păstrarea zonelor A, B și C. Eliminarea Zonei C și extinderea Zonei B până la limita administrativ-teritorială a municipiului determină aplicarea unui regim unic de taxare și autorizare asupra întregului oraș. Bucureștiul are o componentă industrială și logistică majoră, iar această realitate impune menținerea unei zone distincte pentru activitățile industriale și logistice. Menținerea Zonei C nu reprezintă un avantaj acordat operatorilor economici, ci o condiție pentru funcționarea eficientă a lanțurilor de aprovizionare ale Capitalei.

2. Taxarea de la peste 7,5 tone

Solicităm ca taxarea să fie aplicabilă exclusiv vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone. Vehiculele între 5 și 7,5 tone sunt utilizate în principal pentru distribuția urbană și au un impact considerabil mai redus asupra infrastructurii.



3. Aprovizionarea magazinelor

Solicităm exceptarea vehiculelor care aprovizionează magazinele de comerț modern și au un singur punct de descărcare în Municipiul București. Aceste transporturi nu reprezintă trafic de tranzit și asigură aprovizionarea directă a populației.

4. Clarificarea noțiunii de destinație finală

Propunem introducerea unei prevederi exprese potrivit căreia vehiculele utilizate pentru distribuția mărfurilor către magazine situate în Municipiul București sunt considerate vehicule cu destinația finală în municipiu și pot obține autorizațiile necesare fără interpretări diferite.

5. Emiterea autorizațiilor

Solicităm stabilirea unui termen maxim garantat pentru emiterea autorizațiilor, introducerea autorizațiilor de urgență pentru situații neprevăzute și posibilitatea emiterii unor autorizații multianuale, inclusiv cu costuri reduse pentru diminuarea birocrăției.

6. Platforma electronică

Solicităm instituirea unei proceduri alternative în cazul indisponibilității platformei electronice, astfel încât activitatea de distribuție să nu fie întreruptă din motive tehnice.

7. Vehicule Euro VI

Solicităm analizarea posibilității acordării unor reduceri sau facilități și pentru vehiculele Euro VI sau alte tehnologii cu impact redus asupra mediului, nu doar pentru cele electrice sau pe bază de hidrogen.

8. Impact economic

Proiectul trebuie analizat și în contextul majorărilor succesive de taxe și impozite suportate de mediul economic și de populație: majorarea TVA, taxarea suplimentară a băuturilor răcoritoare, creșterea taxelor și impozitelor pe proprietate, creșterea costurilor cu energia, combustibilii și forța de muncă, precum și majorarea fiscalității suportate de cetățeni. Datele economice disponibile indică o reducere semnificativă a consumului, estimată la peste 7%, ceea ce evidențiază diminuarea puterii de cumpărare. În aceste condiții, introducerea unor costuri suplimentare asupra distribuției urbane riscă să accentueze presiunile economice existente. Taxarea suplimentară a distribuției urbane nu este suportată, în realitate, nici de transportator și nici de producător. În economia de piață, aceste costuri sunt transferate progresiv pe întregul lanț logistic și comercial, fiind suportate, în ultimă instanță, de consumatorul final prin creșterea prețurilor produselor.

Concluzii

Romaqua Group S.A. susține obiectivele proiectului privind protejarea infrastructurii rutiere și reducerea traficului greu de tranzit, însă consideră că acestea pot fi atinse prin soluții mai



ROMAQUA GROUP
BORSEC

bine calibrate, care să nu afecteze nejustificat activitatea economică și aprovizionarea Municipiului București.

Solicităm: menținerea zonelor A, B și C; aplicarea taxării numai pentru vehiculele de peste 7,5 tone; exceptarea aprovizionării magazinelor de comerț modern cu un singur punct de descărcare; clarificarea noțiunii de destinație finală; termene garantate și autorizații de urgență; autorizații multianuale; procedură alternativă în cazul indisponibilității platformei electronice; facilități și pentru vehiculele Euro VI.

De la:

Data: 13.07.2026 11:19:38

Subiect: 'Propuneri pentru proiectul de hotarare privind circulatia autovehiculelor si a utilajelor grele in municipiului Bucuresti

Conținut:

Bună ziua,

Romaqua Group S.A., unul dintre principalii producători români de ape minerale naturale și băuturi răcoritoare, salută inițiativa Primăriei Municipiului București de a moderniza cadrul legislativ privind circulația vehiculelor de mare tonaj, vizând atât protejarea infrastructurii rutiere, cât și digitalizarea procesului de autorizare.

Vă transmitem, prin prezenta, poziția și propunerile Romaqua Group S.A. referitoare la proiectul de hotărâre privind circulația autovehiculelor și a utilajelor grele pe raza municipiului București.

Cu mulțumiri,

Consilier Juridic

Oficiul Juridic

Romaqua Group S.A

PMB Registratură

Telefon Registratură: 021-3021515



PMB Registratură

Nr_inreg: 119156

**Data 14.07.2026 15:59:50
inregistrarii:**

Nr_inreg_directie:

Cetățean: ROMAQUA GROUP

Adr_Cetățean:

**bulevard - Bucureștii Noi, nr. 52,
Bloc -, Scara -, Etaj -, Apartament -,
BUCUREȘTI SECTORUL 1**

Tel: 0758188787

Ghișeu: 21

Cond.PMB:

**Direcție: Directia Asistentă Tehnică
și Juridică**

**Tip. Probleme diverse
doc.:**

**Desc Probl: 'Propuneri pentru
proiectul de hotarare
privind circulatia
autovehiculelor si a
utilajelor grele in
municipiului Bucuresti /**

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

**Tip Cerere inițială
petitie:**

Pers. Contact:

Inf Supl: -

**Doc.
extern:**

**Modalitate E-Mail
ridicare
raspuns:**



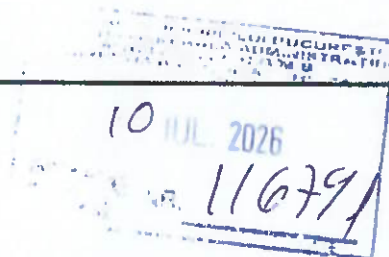
C.O.T.A.R.

**CONFEDERAȚIA OPERATORILOR
ȘI TRANSPORTATORILOR AUTORIZAȚI
DIN ROMANIA**

Str George Enescu, nr. 27-29, Sector 1, Bucuresti

E-mail:

Nr. 3987/08.07.2026



Catre,

PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCURESTI

CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCURESTI

CONFEDERATIA OPERATORILOR si TRANSPORTATORILOR AUTORIZATI din ROMANIA (C.O.T.A.R.), cu sediul in Bucuresti, str. George Enescu, nr. 27-29, sector 1, reprezentativa la nivel national conform Legii nr. 367/2023 si a Sentintei Civile nr. 23 FED/2012, completata prin Sentinta Civila nr. 2 FED/2013, Sentinta Civila nr. 2 REP/2017, Sentinta Civila nr. 1/REP/2021, Sentinta Civila nr. 16/RZ/2025, pronuntate de catre Tribunalul Bucuresti, a sectorului de activitate „transporturi rutiere”, respectiv pentru clasele CAEN Rev 2: - 4931 - transporturi urbane, suburbane si metropolitane de calatori, 4932 - transporturi cu taxiuri, 4939 - alte transporturi terestre de calatori n.c.a, 8553 - scoli de conducere (pilotaj), avand ca membri, federatii si asociatii din randul transportatorilor de persoane, transport de marfa, transporturi agabaritice, transportatorilor in regim de taxi si inchiriere, scolilor de conducatori auto, brokerilor de asigurari, precum si a service-urilor auto din Romania, membra a Umiunii Generale a Industriasilor din Romania – UGIR-1903, reprezentata prin Presedinte Vasile STEFANESCU,

Prin prezenta, va solicitam modificarea și completarea prevederilor Proiectului de Hotărâre privind circulația autovehiculelor si a utilajelor grele in Municipiul București, după cum urmează:

La art. 6 alin (1) solicitam introducerea literei g), cu următorul cuprins:

„g) operatorii economici care dețin în proprietate autovehicule sau ansambluri de vehicule „SCOALA” cu masa totală maximă autorizată mai mare de 5 tone, care desfășoară pregătirea practică a cursanților în vederea obținerii permisului de conducere.”

Motivare:

În conformitate cu prevederile O.G nr. 27/2011, art. 62, alin. (1), Școlile de conducători auto fac parte din cadrul instituțional național în domeniul siguranței rutiere, care desfășoară activitatea de pregătire a persoanelor în vederea obținerii permiselor de conducere.

Autovehiculele SCOALA nu efectuează niciun transport de marfă sau de persoane necesare pentru aprovizionare, activități comerciale, lucrări edilitare, etc.. Acestea sunt utilizate ca material didactic pentru a realiza pregătirea practică a cursanților. La nivelul Municipiului București sunt autorizate un număr de 164 școli de conducători auto din care doar aproximativ 12 școli pot realiza pregătirea practică cu autocamioane sau autobuze. Ponderele autocamioanelor/autobuzelor SCOALA în traficul din București este nesemnificativ.

Autovehiculele cu inscripția SCOALA au baza de staționare în Municipiul București. Acestea nu vin din afara municipiului în sensul că aduc un aport suplimentar circulației rutiere.

Transportul de mărfuri necesar aprovizionării agenților economici sau lucrările edilitare presupun un grad de uzură ridicat al infrastructurii rutiere în comparație cu un autovehicul SCOALA care nu transportă niciodată mărfuri!

Având în vedere că pe raza Municipiului București sunt autorizate școli de conducători auto care realizează pregătirea teoretică și practică în vederea obținerii permisului de conducere aferent categoriilor BE, C, CCE și D, autovehiculele SCOALA destinate pregătirii practice sunt obligate să circule pe raza Municipiului București. Mai mult, sediile acestor școli de conducători auto sunt autorizate în locații din Municipiul București. În acest sens nu mai putem avea acces la sediul autorizat pentru pregătirea teoretică și practică a viitorilor conducători auto.

În situația în care autovehiculele SCOALA nu sunt exceptate de la plata taxei de acces, școlile de conducători auto cu sediul în Municipiul București sunt forțate să nu mai folosească sediul autorizat, iar pregătirea practică a cursanților să se realizeze în afara razei administrative teritoriale a Municipiului București. În aceste condiții nu se poate realiza o pregătire corespunzătoare a cursanților, conform reglementărilor în vigoare precum și a programei de învățământ, iar acest aspect se reflectă direct în numărul de accidente grave în care sunt implicați acești conducători auto.

În momentul de față, conform adresei înregistrate cu nr. 251849/25.05.2021, emisă de Serviciul Public Comunitar Regim Permise de Conducere și Înmatricularea Vehiculelor, probele practice ale examenului auto pentru categoriile C, CE și D se susțin în Municipiul București, pe raza sectoarelor 3 și 4.

În conformitate cu prevederile O.G. nr. 195/2002, art. 23 și prevederile H.G. 1391/2006 art. 31, autoritățile competente care examinează persoanele în vederea obținerii permisului de conducere sunt serviciile publice comunitare regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor din cadrul instituției prefectului pe raza căreia candidații își au domiciliul sau reședința.

Astfel, candidații care au domiciliul sau reședința pe raza Municipiului București nu mai pot susține examenul practică aferent categoriei pentru care a realizat pregătirea.

Art. 4 alin (6) din cuprinsul OMAI nr. 268/2010, în baza ordinului prefectului, proba practică trebuie să permită examinarea viitorilor conducători auto în condiții reale de trafic și

aglomerație pietonală unde să se poată verifica abilitățile și aptitudinile necesare promovării examenului. Pentru aceasta, infrastructura rutieră a localităților respective trebuie să permită parcurgerea unor trasee pe categorii diferite de drumuri care să cuprindă următoarele: intersecții și joncțiuni, intersecții cu sens giratoriu, treceri la nivel cu calea ferată, stații de autobuz/tramvai, treceri de pietoni, urcarea rampelor, coborârea pantelor, zone cu circulație intensă cu minimum două benzi pe sens, piețe aglomerate, zone cu șiruri de vehicule parcate, iar circulația să fie reglementată prin semafoare, indicatoare și/sau marcaje rutiere.

Pregătirea și perfecționarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere se realizează în centrele de pregătire și perfecționare autorizate de către autoritatea competentă, în condițiile stabilite de aceasta prin norme, conform O.G nr. 27/2011, art. 66.

Prin introducerea acestei taxe asupra autovehiculelor SCOALA se periclitează în mod direct normele privind siguranța rutieră, iar pregătirea profesională a persoanelor din domeniul transporturilor rutiere este îngrădită și limitată.

Fata de toate cele prezentate va solicitam o întâlnire prin care să putem prezenta și dezbate proiectul de act normativ.

Cu stimă,

PMB Registratură

Telefon Registratură: 001-3021515



PMB Registratură

Nr_inreg: 116791

Data 10.07.2026 09:43:13
inregistrarii:

Nr_inreg_direcție:

Cetățean: CONFEDERAȚIA
OPERATORILOR SI
TRANSPORTATORILOR
AUTORIZATI DIN
ROMANIA

Adr_Cetățean:

stradă - George Enescu, nr. 27-29,
Bloc -, Scara -, Etaj -, Apartament -,
BUCUREȘTI SECTORUL 1

Ghișeu: 21

Cond.PMB:

Direcție: Direcția Generală Servicii
Publice, Direcția Asistență
Tehnică și Juridică

Tip. Probleme diverse
doc.:

Desc Probl: solicita modificare si
completarea prevederilor
proiectului de hotărâre
privind circulația
autovehiculelor si a
utilajelor grele

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

Tip Cerere hotărâre
petitie:

Pers. Contact:

Inf Supl: -

Doc. 3987/08.07.2026
extern:

Modalitate E-Mail
ridicare
raspuns: