



AVIZ
**referitor la proiectul de Lege privind mobilitatea
urbană durabilă**

Analizând proiectul de **Lege privind mobilitatea urbană durabilă**, transmis de Secretariatul General al Guvernului cu adresa nr. 619 din 19.12.2022 și înregistrat la Consiliul Legislativ cu nr. D1479/19.12.2022,

CONSILIUL LEGISLATIV

În temeiul art. 2 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 73/1993, republicată, cu completările ulterioare, și al art. 33 alin. (3) din Regulamentul de organizare și funcționare a Consiliului Legislativ, cu modificările ulterioare,

Avizează favorabil proiectul de lege, cu următoarele observații și propuneri:

1. Prezentul proiect de lege stabilește cadrul general pentru promovarea și gestionarea mobilității urbane durabile la nivel național, cu scopul de a stabili condițiile necesare pentru un sistem de mobilitate durabil, echitabil, eficient și incluziv pentru realizarea unor condiții mai bune de mobilitate în zonele urbane și rurale, reducerea gazelor cu efect de seră din transporturi și pentru creșterea siguranței rutiere în zonele urbane, utilizând soluții verzi și digitale.

2. Prin conținutul său normativ, proiectul face parte din categoria legilor ordinare, iar în aplicarea prevederilor art. 75 alin. (1) din Constituția României, republicată, prima Cameră sesizată este Senatul.

3. Precizăm că, prin avizul pe care îl emite, Consiliul Legislativ nu se pronunță asupra oportunității soluțiilor legislative preconizate.

4. Analizat **din punct de vedere al dreptului european**, prin prisma *obiectului specific* de reglementare al demersului, se impune a

arăta că, *fără a transpune vreo directivă europeană, după cum și fără a asigura condițiile de aplicare a vreunui regulament european*, proiectul are tangență cu normele europene integrate *Pieței Interne a UE*, în segmentul legislativ – *Apropierea legislațiilor*, în sectorul - *Vehicule cu motor*, deopotrivă și cu cele ale Politicii în domeniul Transporturilor, pe linia *Transporturilor terestre*.

În cadrul elaborării proiectului legislativ de față, în mod corect, inițiatorul a ținut cont de o *serie de acte juridice europene incidente*, amintind aici, cu deosebire :

-*Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului;*

-*Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE;*

-*Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 noiembrie 2019 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentelor (CE) nr. 631/2009, (UE) nr. 406/2010, (UE) nr. 672/2010, (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 1005/2010, (UE) nr. 1008/2010, (UE) nr. 1009/2010, (UE) nr. 19/2011, (UE) nr. 109/2011, (UE) nr. 458/2011, (UE) nr. 65/2012, (UE) nr. 130/2012, (UE) nr. 347/2012, (UE) nr. 351/2012, (UE) nr. 1230/2012 și (UE) 2015/166 ale Comisiei.*

Totodată, în mod corect, inițiatorul recurge la o normă de trimitere în textul proiectului, atât la Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul

transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, cât și la Regulamentele delegate care o completează.

Nu în ultimul rând, se face trimitere și la un document programatic în materie, respectiv la Comunicarea Comisiei (COM(2020)789 final) : Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului, în contextul stabilirii competențelor Ministerului responsabil pe linia mobilității urbane durabile.

5. La art. 5 alin. (1), potrivit uzanței normative, expresia finală „ministerul de resort” trebuie redată cu caractere italice.

La **alin. (2)**, pentru corelare cu alin. (1), sintagma „Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației” trebuie înlocuită cu expresia „ministerul de resort”, observație valabilă pentru toate situațiile similare din proiect.

6. La art. 6 lit. e), semnalăm că trimiterea la art. 27¹ alin. (2) lit. a) din Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și **urbanismul**, cu modificările și completările ulterioare, este greșită, motiv pentru care este necesară revederea și reformularea normei.

La **lit. h)**, semnalăm că, pentru corectitudinea normei de trimitere, referirea la Legea nr. 350/2001, cu modificările și completările ulterioare, este valabilă **numai în ceea ce privește asigurarea pregătirii funcționarilor din Comisia tehnică de amenajarea teritoriului și urbanism.**

7. La art. 7 alin. (3), din considerente de redactare, expresia „a Grupului național” trebuie redată sub forma „**ale** Grupului național”.

8. La art. 8 alin. (1) – (4) și (6), recomandăm reanalizarea normelor în ceea ce privește stabilirea unor responsabilități care țin de competența autorităților administrației publice locale în sarcina asociațiilor de dezvoltare intercomunitară și a zonelor metropolitane, având în vedere statutul acestor asociații. Menționăm că, potrivit **art. 3 alin. (3) din Constituție**, „*Teritoriul este organizat, sub aspect administrativ, în comune, orașe și județe*”. Prin urmare, stabilirea în sarcina asociațiilor de dezvoltare intercomunitară a unor atribuții proprii, specifice autorităților administrației publice locale, conferă, în fapt, acestor asociații un statut similar unităților administrativ-teritoriale, soluțiile legislative preconizate fiind susceptibile astfel de încălcarea textului constituțional menționat.

Reiterăm observația și pentru **art. 9 alin. (7)**.

Totodată, la **alin. (1)**, pentru rigoarea normei, expresia din debut „Municipiile, orașele...” trebuie înlocuită cu sintagma „**Autoritățile administrației publice locale din municipii și orașe ...**”, observație valabilă, în mod corespunzător, și pentru **art. 34 alin. (1)**.

La **alin. (5)**, este necesar ca trimiterea să se realizeze la Ordonanța Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport, aprobată prin Legea nr. 221/2012, în locul Directivei 2010/40/UE, dat fiind faptul că, la nivelul legislației naționale, acest act normativ a reprezentat cadrul de transpunere, în spațiul juridic intern, a normelor acestei directive.

La **alin. (6) și (7)**, este necesar să se menționeze explicit Regulamentele delegate de completare a Directivei 2010/40/UE, și anume:

-Regulamentul delegat (UE) 2017/1926 al Comisiei din 31 mai 2017 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale;

-Regulamentul delegat (UE) 2022/670 al Comisiei din 2 februarie 2022 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic.

Totodată, la **alin. (6)**, pentru corectitudinea redactării, sugerăm să se analizeze dacă expresia „datele statice” trebuie să fie înlocuită cu sintagma „datele **statistice**”, mai potrivită în context.

La **alin. (7)**, pentru corectitudinea informației juridice, este necesar ca expresia „conform Regulamentelor Delegate” din cuprinsul titlului Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 1/2021 să fie redată sub forma „conform **regulamentelor delegate**”. Totodată, pentru completarea informației juridice, este necesară inserarea, în finalul textului, a sintagmei „**aprobată prin Legea nr. 142/2021**”.

9. La art. 9 alin. (2), abrevierea „PMUD” trebuie redată cu caractere italice.

La **alin. (3)**, pentru corelare cu alin. (2), sintagma „Planul de mobilitate urbană durabilă” trebuie înlocuită cu abrevierea „PMUD”, observație valabilă pentru toate situațiile similare din proiect.

La **alin. (13)**, pentru caracterul complet al normei, este necesară reglementarea și a **unui termen** în care se va duce la îndeplinire obligația respectivă.

La **alin. (14)**, semnalăm că expresia „**tuturor actorilor relevanți**” este improprie stilului normativ, motiv pentru care sugerăm reanalizarea și reformularea acesteia, observație valabilă pentru toate situațiile similare din proiect.

10. La **art. 12**, potrivit uzanței normative, expresia „dezvoltare orientată spre transportul public”, respectiv abrevierea „DOT” trebuie redată cu caractere italice.

11. La **partea introductivă a art. 14**, pentru corelare cu art. 12, este necesară înlocuirea sintagmei „Dezvoltarea orientată spre transportul public” cu abrevierea „DOT”, observație valabilă pentru toate situațiile similare din proiect.

12. La **art. 16**, pentru o completă informație juridică, este necesar ca, după titlul Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 71/2021, să fie inserată expresia „**aprobată prin Legea nr. 123/2022**”.

Totodată, pentru o exprimare adecvată în context, propunem înlocuirea sintagmei „trebuie să asigure conformitatea și cu prevederile Regulamentului (UE) 2019/2144” cu sintagma „trebuie să **fie conforme cu prevederile Regulamentului (UE) 2019/2144**”.

13. Din perspectiva sistematizării proiectului, la **Capitolul V**, semnalăm că, potrivit art. 51 alin. (3) din Legea nr. 24/2000, republicată, cu modificările și completările ulterioare, capitolele unui act normativ se împart în **secțiuni**, iar nu în puncte. Pe cale de consecință, textul în discuție trebuie marcat corespunzător și reamenajat, întrucât alcătuirea unei secțiuni dintr-un singur articol (cum este cazul **actualului pct. 2**) nu corespunde normelor de tehnică legislativă.

Observația de mai sus referitoare la alcătuirea pe secțiuni a capitolelor este valabilă și pentru **Capitolele VI și VII**.

14. La **art. 17**, este necesară revederea textului și reformularea sa în mod corespunzător, întrucât, pe de o parte, respectivele servicii și infrastructuri nu se pot cuprinde „**la aprobarea planurilor**”, iar pe de altă parte, expresia „**să fie cuprinse viitoarele servicii de transport public și a infrastructurilor aferente**” este incorectă gramatical.

15. La **art. 18**, expresia „**în condițiile legii**”, prin caracterul său general, nu asigură normei preconizate precizia și predictibilitatea necesare oricărui act normativ. De aceea, este necesară identificarea și menționarea în mod expres a dispozițiilor legale vizate.

16. La **art. 19**, expresia „**mers pe s**” este incompletă, fiind necesară revederea textului și efectuarea corecturii de rigoare.

17. La **art. 20 alin. (2)**, pentru a răspunde exigențelor tehnicii legislative, sintagma „în anexa la prezenta lege” trebuie înlocuită cu sintagma „în anexa **care face parte integrantă din prezenta lege**”.

La **alin. (3)**, potrivit uzanței normative, expresia „zonă de deservire” trebuie redată cu caractere italice.

18. La **art. 21 partea introductivă**, pentru rigoarea redactării, recomandăm ca expresia „până la 31 decembrie 2030” să fie înlocuită cu sintagma „până la **data de 31 decembrie 2030**”.

Formulăm aceeași recomandare pentru toate situațiile asemănătoare din proiect.

La **lit. c)**, pentru o exprimare adecvată în context, propunem înlocuirea expresiei „**coroborat cu**” prin sintagma „luând în considerare”.

19. La **art. 22 alin. (1)**, potrivit practicii normative, abrevierea din final „ZNSE” trebuie redată cu caractere italice, observație valabilă și pentru partea de debut a **alin. (2)**.

La **alin. (4) lit. a)**, din motive ce țin de redactare, și având în vedere că actul normativ respectiv a suferit doar modificări, propunem ca sintagma „Legea 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător, cu modificările și completările ulterioare” să fie înlocuită cu sintagma „Legea **nr. 104/2011** privind calitatea aerului înconjurător, cu **modificările ulterioare**”.

Propunerea referitoare la intervențiile ce i-au fost aduse legii sus-menționate este valabilă și pentru **lit. b)**.

La **lit. b)**, pentru o exprimare corectă și specific normativă, propunem înlocuirea cuvintelor „**menționate**”, respectiv „**maxim**” cu „prevăzute”, respectiv „maximum”.

Totodată, contextul impune inserarea prepoziției „**cu**” după expresia „în conformitate”.

20. La **art. 23 alin. (2) lit. b)**, recomandăm revederea expresiei „în funcție de **acestea**”, care face ca textul să nu fie suficient de clar.

Reiterăm observația de mai sus pentru **alin. (5)**, referitor la sintagma „**specificat** la alin. (2) lit. a)”.

La **alin. (6)**, pentru o exprimare proprie stilului normativ, propunem înlocuirea sintagmei „**specificate** la alin. (2) lit. a)” cu sintagma „prevăzute la alin. (2) lit. a)”.

21. La **art. 25**, contextul impune înlocuirea sintagmei „și se aprobă prin” cu sintagma „**care se aprobă prin**”.

22. La **art. 31 lit. b)**, este necesară reformularea textului, întrucât nodurile urbane sunt zone urbane potrivit art. 30 din proiect, și nu entități cărora să li se poată impune obligații.

23. La **art. 32 și 33**, sugerăm găsirea unei alte expresii în loc de „**calmarea traficului**”, care nu este adecvată în context.

24. Referitor la **anexă**, potrivit uzanței normative, marcajul trebuie realizat în partea **dreaptă** a paginii prin utilizarea termenului „**Anexă**”.

Totodată, pentru corelare cu art. 20 alin. (2), este necesară reformularea **titlului** astfel:

„**Valori orientative ale zonelor de deservire pentru diferite tipuri de transport public**”.


PRESEDINTE
Florin IORDACHE

București
Nr. 1427/19.12.2022