

# EXPUNERE DE MOTIVE

## *Secțiunea 1* *Titlul proiectului de act normativ*

### **LEGE** **privind mobilitatea urbană durabilă**

## *Secțiunea a 2-a* *Motivul emiterii actului normativ*

### **2.1 Sursa proiectului de act normativ**

Intrarea în vigoare a unei legislații privind mobilitate urbană durabilă reprezintă un jalon prevăzut în componenta 10 – Fondul local din Planul Național de Redresare și Reziliență, Reforma 1. Crearea cadrului pentru mobilitate urbană durabilă.

Obiectivul acestei reforme este de a îmbunătăți condițiile de mobilitate în zonele urbane și rurale, de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră generate de transporturi și de a spori siguranța rutieră în zonele urbane, prin soluții digitale și ecologice de transport.

Termen stabilit pentru adoptarea și intrarea în vigoare a actului normativ 31 decembrie 2022.

### **2.2 Descrierea situației actuale**

#### **a) prezentarea cadrului legal și instituțional existent;**

##### **Cadrul legal**

Domeniul mobilității urbane durabile este reglementat prin:

- Hotărârea Guvernului nr. 477/2020 privind organizarea și funcționarea Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, cu modificările și completările ulterioare;

- Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare;

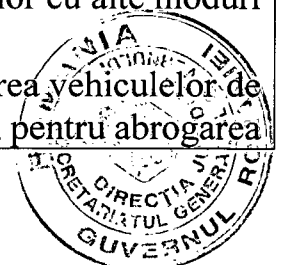
- Legea nr. 246/2022 privind zonele metropolitane, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative;

- Ordinul ministrului dezvoltării regionale și administrației publice nr. 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism.

- Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ teritoriale, cu modificările și completările ulterioare

- Ordonanță a Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport

- Ordonanță de urgență a Guvernului nr. 71/2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru abrogarea



Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic

- Hotărârea Guvernului nr. 1086/2022 pentru aprobarea Strategiei naționale privind sistemele de transport inteligente pentru perioada 2022-2030

### **Cadrul instituțional**

În domeniul mobilității urbane durabile, atribuțiile autorităților administrației publice sunt partajate între

autoritățile administrației publice centrale (realizarea cadrului strategic, legislativ) și autoritățile administrației publice locale (inițierea, elaborarea și monitorizarea planului de mobilitate urbană durabilă).

Astfel, Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației este autoritatea pentru amenajarea teritoriului, urbanism, mobilitate urbană, dezvoltare regională, coeziune și dezvoltare teritorială. În acest context MDLPA, împreună cu ministerele de resort, realizează politica guvernamentală pentru domeniile menționate.

Instrumentul de planificare strategică și operațională utilizat în domeniul mobilității urbane este planul de mobilitate urbană, definit conform Ordinului nr. 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism, acesta fiind o documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială periurbană/metropolitană și a planului urbanistic general, având ca scop corelarea dezvoltării spațiale a localităților și a zonei periurbane/metropolitane a acestora cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor.

Elaborarea planurilor de mobilitate urbană este inițiată de autoritățile administrației publice locale.

România a demarat promovarea dezvoltării PMUD odată cu lansarea în 2013, la nivelul UE, a primelor ghiduri privind planurile de mobilitate urbană durabilă (PMUD) și a Cadrului financiar multianual al UE 2014-2020, neexistând însă un cadru coerent la nivel național sau o continuitate în utilizarea acestui instrument.

**b) definirea problemei/problemelor la rezolvarea căreia/căroră va contribui proiectul de act normativ;**

Cu toate că principiile mobilității urbane durabile sunt promovate la nivelul orașelor europene de mai bine de două decenii, acest concept a fost adoptat de orașele din România abia în ultimii ani.

Preocuparea pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră din transport s-a accentuat la nivel european în ultimul deceniu ca urmare a accentuării efectelor schimbărilor climatice la care autovehiculele pe bază de combustibili fosili contribuie într-o măsură relevantă, în special în zonele urbane.

Creșterea PIB-ului și a venitului disponibil au contribuit la creșterea numărului de autoturisme personale în România. Numărul crescut al autoturismelor și vârsta relativă a acestora adaugă provocări în gestiunea orașelor, precum necesarul din ce în ce mai mare de teren pentru parcări și calitatea precară a aerului.

Tiparele curente de creștere urbană se caracterizează prin expansiune urbană și o asigurare inadecvată a serviciilor de transport public, rețele stradale incoerente, trotoare



subdimensionate și soluții de parcare necorespunzătoare. Cauzele sunt, în parte, coordonarea inefficientă între utilizarea terenurilor și planificarea mobilității.

Transportul public urban/local se adaptează în continuare la tendințele și cerințele europene, fiind așteptată în următoarea perioadă de programare o abordare mai matură, cu procese și proceduri clare. Chiar dacă se intensifică tendința de formare a asociațiilor de transport metropolitan sau periurban, puține orașe din România sunt în prezent implicate în structuri de cooperare pentru transportul public. Motivul – cadrele juridice și instituționale sunt destul de noi – atrage o serie de provocări organizatorice, financiare și legislative. De asemenea, orașele au preferat mai întâi să își reînnoiască flota proprie de transport, după care au luat în calcul extinderea serviciului către zona periurbană.

Un impediment major pentru creșterea densității de vehicule electrice este disponibilitatea stațiilor de încărcare. România avea în jur de 434 de stații de încărcare a vehiculelor electrice în 2020, distribuite cu precădere în mediul urban.

Diversitatea opțiunilor de mobilitate este în creștere, însă mobilitatea activă (mersul pe jos, mersul pe bicicletă) ocupă o pondere prea mică din totalul deplasărilor urbane.

Criza energetică care se manifestă la nivel global a impulsionat accelerarea adoptării de măsuri pentru promovarea mobilității sustenabile.

Totodată, în contextul promovării mobilității nemotorizate, a crescut interesul pentru îmbunătățirea siguranței în trafic a participanților vulnerabili (pietoni, bicicliști).

În plus, România se confruntă cu cea mai ridicată rată a deceselor cauzate de accidente rutiere din UE, fapt ce impune măsuri urgente pentru remediere.

**c) grupurile țintă afectate sau care beneficiază direct sau indirect în urma implementării proiectului de act normativ.**

Beneficiarii direcți sunt autoritățile publice locale și cetățenii, prin reducerea congestiei la nivelul orașelor, îmbunătățirea mobilității pentru desfășurarea activităților zilnice atât ale locuitorilor, cât și ale agenților economici.

Actul normativ contribuie totodată la îndeplinirea țăintelor privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și, indirect, la ameliorarea stării de sănătate a populației (prevenirea bolilor respiratorii și combaterea obezității, cu reducerea implicată a costurilor medicale și presiunii ulterioare pe sistemul sanitar) prin promovarea transportului nemotorizat.

**d) enumerarea cauzelor și efectelor acesteia/acestora;**

Cauzele și efectele acestora au fost prezentate la litera b).

**e) descrierea consecințelor generate de neadoptarea proiectului de act normativ;**

Pe de o parte, neadoptarea conduce la prelungirea situației existente descrise la lit. b), iar, pe de altă parte, la pierderea potențială a finanțării prin MRR condiționată de îndeplinirea acestui jalon, având ca termen trimestrul a patrulea 2022.

**f) concluzii ale studiilor, lucrărilor de cercetare, anchetelor sociologice, evaluărilor statistice etc.;**

Aspectele enumerate la lit. b)-c) sunt susținute de studii realizate:

- la nivel european, precum cele elaborate de ELTIS (pentru fundamentarea Ghidului pentru mobilitatea urbană durabilă), GIZ (sub autoritatea Ministerului Federal pentru Cooperare și Dezvoltare Economică, Germania), JRC (Comisia Europeană - The future of road transport), UNECE (pentru fundamentarea Ghidului pentru mobilitate urbană



durabilă și planificarea spațială), ERRIN (The European Regions Research and Innovation Network), POLIS (European Cities and Regions networking for innovative transport solutions), EIT (European Institute of Innovation and Technology), dar și guvernele unor state precum Marea Britanie, Statele Unite, Olanda, Canada pentru fundamentarea propriilor politici de mobilitate;

- la nivel național, în contextul Politicii urbane a României; astfel, documentul însoțitor denumit Analiza mobilității urbane și a transportului urban în România (disponibil pe website-ul [www.citadini.ro](http://www.citadini.ro)), realizat în 2020, propune o serie de recomandări:

- Orașele ar trebui să țintească realizarea unui transport în comun mai rapid decât transportul cu mașina personală;
- Tranziția către călătoriile multimodale și mobilitatea ca serviciu;
- Mersul pe bicicletă ar trebui considerat și tratat ca mijloc important de transport în fiecare oraș;
- Parcările ar trebui folosite și înțelese drept o pârghie esențială pentru tranziția către tipare de mobilitate durabilă;
- Accent pe furnizorii de servicii de transport prin măsuri de electrificare și reînnoirea flotei;
- Actualizări ale legislației sunt obligatorii pentru a face față evoluției rapide a principiilor de proiectare rutieră și diversificării mijloacelor de transport;
- Regenerarea urbană a cartierelor cu accent pe orașul „cu servicii la 20 de minute distanță”
- Contracurarea extinderii urbane prin dezvoltare axată pe tranzit și planificarea destinației terenurilor;
- Orașele ar trebui să intensifice efortul de a face serviciile și infrastructura de transport incluzive;
- Orașele ar trebui să se axeze mai mult pe politici de logistică urbană;
- Digitizarea și digitalizarea constituie fundamentele viitoarelor proiecte de mobilitate
- Optimizarea fluxului de bunuri și persoane prin accent pe finalizarea rețelelor TEN-T
- Continuarea dezvoltării, diversificării și integrării transportului metropolitan
- Actualizarea planurilor PMUD ținând cont de marea varietate a noilor tehnologii și schimbările din tiparele de călătorie.

Totodată un alt document însoțitor elaborat pentru Politica Urbană a României, O agendă ținută privind Orașele Inteligente, arată că orașele din România implementează în prezent diferite inițiative care se pot încadra în dimensiunile orașului inteligent, dar se poate spune că prevalează proiectele de mobilitate și guvernare, acestea fiind domeniile în care ar trebui asigurată continuitatea inițiativelor. Mobilitatea inteligentă este una dintre cele mai interesante dimensiuni ale orașelor inteligente din România. Această tendință poate fi corelată cu faptul că majoritatea orașelor mari se confruntă cu provocări importante în ceea ce privește poluarea aerului (traficul fiind principalul factor în acest



sens), gestionarea ineficientă a traficului și dificultatea de a oferi locuri de parcare suficiente sau de a le gestiona pe cele deja disponibile într-un mod eficient.

Totodată menționăm rezultatele proiectului METROPOLITAN implementat de Federația Zonelor Metropolitane și Aglomerărilor Urbane din România (FZMAUR) în parteneriat cu Asociația pentru Mobilitate Metropolitană (AMM) în perioada 2018-2020, dintre care menționăm studiul privind situația existentă a transportului public la nivel național (<http://metropolitan.fzmaur.ro/>). Una dintre concluzii este că transportul public urban este în general sub presiune financiară severă în România, cu dificultăți în ceea ce privește asigurarea menținerii valorii activelor, investiții în vehicule noi, mai ecologice și infrastructura asociată (depozite / infrastructură de tarife).

### **g) prezentarea situației actuale din perspectiva obiectivelor de dezvoltare durabilă (ODD).**

Agenda 2030 pentru dezvoltare durabilă prevede până în orizontul 2030 ca orașele să fie deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile. Cele 17 obiective de dezvoltare durabilă ale Agendei 2030 au o dimensiune urbană, în timp ce Obiectivul de Dezvoltare Durabilă 11 este dedicat în totalitate orașelor și creșterii durabile, stabilind următoarea direcție: „orașele și așezările omenești să devină incluzive, sigure, reziliente și durabile”. Astfel, atingerea acestui obiectiv necesită corelarea politicilor de planificare urbană și a celor din domeniul mobilității urbane pentru dezvoltarea unor orașe și comunități sustenabile, prin transformarea lor în locuri incluzive, sigure și reziliente.

Proiectul de act normativ contribuie la atingerea următoarelor obiective de dezvoltare durabilă:

ODD 11 – Dezvoltarea orașelor și a așezărilor umane pentru ca ele să fie deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile;

ODD 13 – Luarea unor măsuri urgente de combatere a schimbărilor climatice și a impactului lor.

Alte 3 obiective de dezvoltare durabilă sunt legate de transport și mobilitate durabilă: ODD 3- Sănătate și bunăstare; ODD 9-Industrie, inovare și infrastructură ODD 11 – Orașe și comunități durabile; ODD-13 Schimbările climatice.

### **2.3 Schimbări preconizate**

#### **a) prezentarea scopului și obiectivelor proiectului de act normativ;**

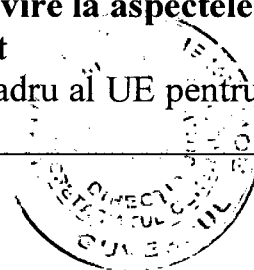
Scopul prezentei legi este de a stabili condițiile necesare pentru un sistem de mobilitate durabil, echitabil, eficient și incluziv pentru realizarea unor condiții mai bune de mobilitate în zonele urbane și rurale, reducerea gazelor cu efect de seră din transporturi și pentru creșterea siguranței rutiere în zonele urbane, utilizând soluții verzi și digitale.

Pentru atingerea obiectivelor ambițioase din domeniul climatic proiectul de lege conține și prevederi privind modurile de transport public durabil, inclusiv feroviar și pe apă (parametri ai zonelor de deservire).

#### **b) informații despre monitorizarea și evaluarea implementării proiectului de act normativ.**

**1. se va preciza dacă există deja un sistem de monitorizare cu privire la aspectele reglementate prin proiectul de act normativ și se va descrie pe scurt**

Nu există, dar va trebui realizat în contextul implementării Noului cadru al UE pentru mobilitate urbană.



Monitorizarea și evaluarea performanțelor aferente mobilității urbane durabile reprezintă unul dintre principiile care stau la baza mobilității urbane durabile enunțate în lege.

Autoritățile administrației publice locale sau zonele metropolitane, după caz, sunt responsabile cu monitorizarea Planurilor de mobilitate urbană durabilă, iar MDLPA va asigura monitorizarea domeniului mobilității urbane durabile și va elabora registrul planurilor de mobilitate urbană durabilă utilizând pentru introducerea acestora în Observatorul teritorial național.

## **2. descrierea modalității în care se va monitoriza impactul proiectului de act normativ**

Proiectul de act normativ se coroborează cu inițiativa Comisiei Europene de monitorizare a progreselor în domeniul mobilității pe baza unui set de 19 indicatori, care urmează să fie definitivat până la sfârșitul anului 2023.

## **3. enumerarea indicatorilor care vor fi monitorizați în scopul evaluării rezultatelor proiectului de act normativ.**

Comisia Europeană a dezvoltat un set cuprinzător de 18 indicatori care să sprijine orașele să realizeze o evaluare standardizată a sistemului lor de mobilitate și să măsoare îmbunătățirile care rezultă din noile practici sau politici de mobilitate. Acesta urmează să fie optimizat, varianta finală urmând a fi făcută publică la finalul anului 2022.

### **2.4 Alte informații**

## *Secțiunea a 3-a* *Impactul socioeconomic*

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

Nu este cazul.

### **3.2 Impactul social**

a) impactul asupra grupurilor vulnerabile, așa cum sunt definite de art. 6 lit. p) din Legea asistenței sociale nr. 292/2011, cu modificările și completările ulterioare, precum și asupra serviciilor sociale;

Legea recomandă ca direcție de acțiune ce poate fi preluată în Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă, asigurarea accesului facil și nediscriminatoriu la infrastructura și serviciile de transport, mai ales pentru personale cu venituri reduse sau persoanele cu nevoi speciale.

b) impactul asupra veniturilor populației, ocupării forței de muncă, asupra condițiilor și standardelor la locul de muncă;

c) impactul asupra sănătății populației, siguranței alimentare și nutriției, precum și asupra sistemului de sănătate;

d) impactul asupra siguranței cetățenilor;

Legea include o serie de măsuri pentru creșterea gradului de siguranță și fluentă a circulației rutiere în zonele urbane.

e) impactul asupra educației și învățării pe tot parcursul vieții;

f) impactul asupra domeniului tineret;



- g) impactul asupra domeniului cultural;  
 h) impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului;  
 i) impactul asupra respectării principiului egalității de șanse și nondiscriminării;  
 j) impactul asupra administrației publice centrale și locale, inclusiv din perspectiva costurilor și beneficiilor directe și indirecte preconizate.

### 3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului

### 3.4 Impactul macroeconomic

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

### 3.5 Impactul asupra mediului de afaceri

Proiectul nu se adresează explicit mediului de afaceri, însă estimăm că îmbunătățirea mobilității în general poate contribui la reducerea timpilor de transport pentru bunuri și servicii.

### 3.6 Impactul asupra mediului înconjurător

Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră rezultate din transportul urban, a zgomotului. Impactul va fi măsurat prin intermediul țintei 291 Reducerea emisiilor de poluanți atmosferici aferentă C10 – Fondul local din PNRR.

### 3.7 Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării

### 3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile

### 3.9 Alte informații

#### *Secțiunea a 4-a*

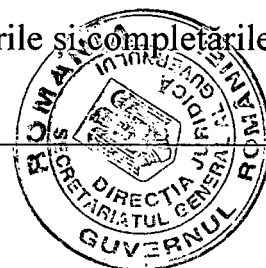
*Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)*

- în mii lei (RON) -

Indicatori	Anul curent	Următorii patru ani				Media pe cinci ani
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
<b>4.1 Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:</b>						
a) buget de stat, din acesta: impozit pe profit impozit pe venit						
b) bugete locale impozit pe profit						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat: contribuții de asigurări						
d) alte tipuri de venituri						



(se va menționa natura acestora)						
<b>4.2 Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:</b>						
a) buget de stat, din acesta: cheltuieli de personal bunuri și servicii						
b) bugete locale: cheltuieli de personal bunuri și servicii						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat: cheltuieli de personal bunuri și servicii						
d) alte tipuri de cheltuieli (se va menționa natura acestora)						
<b>4.3 Impact financiar, plus/minus, din care:</b>						
a) buget de stat						
b) bugete locale						
<b>4.4 Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare</b>						
<b>4.5 Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare</b>						
<b>4.6 Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare</b>						
<b>4.7 Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente:</b> fișa financiară prevăzută la art.15 din Legea nr. 500/2002, cu modificările și completările ulterioare, însoțită de ipotezele și metodologia de calcul utilizată; Nu este cazul.						





declarație conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele și prioritățile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală și cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară.  
Nu este cazul.

#### **4.8 Alte informații**

### *Secțiunea a 5-a* *Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare*

#### **5.1 Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ**

##### **a) acte normative ce vor fi modificate sau abrogate ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;**

Revizuirea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism, aprobate prin Ordinul nr. 233/2016.

##### **b) acte normative subsecvente ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.**

Ordin comun al ministrului dezvoltării, lucrărilor publice și administrației și al ministrului transporturilor

#### **5.2 Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice**

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect

#### **5.3 Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE)**

Legea este elaborată în concordanță cu dispozițiile 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 și ale Regulamentului (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 (Text cu relevanță pentru SEE).

#### **5.4 Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene**

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

**5.5 Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate** (se face referire la un anume acord, rezoluție sau recomandare internațională ori la alt document al unei organizații internaționale).

## **5.6. Alte informații**

### *Secțiunea a 6-a Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ*

**6.1 Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative**

**6.2 Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate.**

fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea;

metodele de consultare utilizate (dacă au existat întâlniri se va preciza data și organizațiile participante);

**6.3 Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale**, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normativ.

În urma consultării structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale au fost primite propuneri de la Uniunea Consiliilor Județene din România și Asociația Municipiilor din România, acestea fiind în mare parte preluate.

**6.4 Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative**

**6.5 Informații privind avizarea de către:**

a) Consiliul Legislativ

Proiectul de act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ prin avizul nr. 1427/2022.

b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării

c) Consiliul Economic și Social

d) Consiliul Concurenței

e) Curtea de Conturi

## **6.6 Alte informații**

### *Secțiunea a 7-a: Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ*

**7.1 Informarea societății civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ**

a) data publicării anunțului referitor la participarea în elaborarea actului normativ;

Proiectul de act normativ a fost publicat pe pagina de internet a **MDIPA** în data de 16.09.2022, iar perioada de consultare publică a fost de 10 zile.

b) data până la care s-au putut transmite recomandări scrise;



Au fost primite numeroase propuneri până la data de 26.09.2022, în urma analizei acestea au fost luate în considerare parțial.

Totodată în baza prevederilor Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, cu modificările și completările ulterioare, MDLPA a organizat pe 28 septembrie 2022, ora 13:00, o videoconferință pentru dezbateră publică cu privire la proiectul de Lege privind mobilitatea urbană durabilă, la solicitarea Organizației pentru Promovarea Transportului Alternativ în România (OPTAR).

c) în cazul în care nu au fost primite observații ca urmare a publicării anunțului sau solicitări de organizare a unor dezbateri publice, se va menționa acest lucru.

7.2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice.

## 7.2 Alte informații

### *Secțiunea a 8-a*

#### *Măsurile privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ*

##### **8.1 Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ.**

a) necesitatea înființării unor noi organisme în cadrul administrației publice centrale și/sau locale

A fost inițiată crearea unui organism național la nivelul MDLPA - Grupul național suport pentru optimizarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă în România, format din reprezentanți ai administrației publice centrale, structurilor asociative ale autorităților publice locale, mediului universitar, mediului privat, organizațiilor neguvernamentale, alți experți în domeniu, a cărui componență și regulamente de funcționare este aprobat prin Ordin al ministrului dezvoltării, lucrărilor publice și administrației.

Grupul național suport va fi responsabil de sprijinirea orașelor în elaborarea PMUD-urilor și de evaluarea și verificarea calității PMUD-urilor.

Acest demers va contribui și la îndeplinirea jalonului 289 prin intrarea în vigoare a ordinului de ministru de înființare a unei structuri pentru acordarea de asistență tehnică pentru dezvoltarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) stabilite și operaționale.

##### **8.2 Monitorizarea și evaluarea implementării proiectului de act normativ.**

a) se va preciza dacă există deja un sistem de monitorizare cu privire la aspectele reglementate prin proiectul de act normativ și se va descrie pe scurt;

b) descrierea modalității în care se va monitoriza impactul proiectului de act normativ;

c) enumerarea indicatorilor care vor fi monitorizați în scopul evaluării rezultatelor proiectului de act normativ.

##### **8.3 Alte informații**

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege privind mobilitatea urbană durabilă, pe care îl supunem Parlamentului, spre adoptare, cu procedura de urgență prevăzută de art.76 alin. (3) din Constituția României, republicată.

**PRIM-MINISTRU**

**NICOLAE-IONEL CIUCĂ**

