



CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

Str. Dimitrie D. Gerota nr. 7-9, sector 2, București, cod poștal: 020027

Telefoane: 021.310.23.56, 021.316.31.34

Fax: 021.316.31.31

021.310.23.57, 021.316.31.33

Cod fiscal: 10464660

E-mail: ces@ces.ro

www.ces.ro

Membru fondator al Asociației Internaționale a Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare (AICESIS)

Membru al Uniunii Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare Francofone (UCESIF)

„Consiliul Economic și Social este organ consultativ al Parlamentului și al Guvernului în domeniile de specialitate stabilite prin legea sa organică de înființare, organizare și funcționare.” (Art. 141 din Constituția României revizuită)

Biroul permanent al Senatului

Nr. 4087/9.07.2025

Bp. *[Signature]*, *[Signature]*

AVIZ

referitor la propunerea legislativă privind modificarea

și completarea Legii nr.350/2001 în vederea promovării

mobilității urbane sustenabile (b243/18.06.2025)

Biroul permanent al Senatului

L. 281 / 2.09.2025

În temeiul art. 2 alin. (1) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și art. 11 lit. a) din Regulamentul de organizare și funcționare, Consiliul Economic și Social a fost sesizat cu privire la avizarea *propunerii legislative privind modificarea și completarea Legii nr.350/2001 în vederea promovării mobilității urbane sustenabile (b243/18.06.2025)*.

CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

În temeiul art. 5 lit. a) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, în ședința din data de 9.07.2025, desfășurată online, conform prevederilor Hotărârii Plenului nr.86/17.05.2022, avizează **NEFAVORABIL** prezentul proiect de act normativ, cu următoarea **motivare**:

- Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) vizează toate tipurile de transport, inclusiv cel alternativ, nemotorizat, iar art. 9 alin. (8) prevede abordarea integrată, corelarea și coordonarea reglementărilor stabilite în documentațiile de urbanism, ale priorităților de dezvoltare urbană și a măsurilor pentru îmbunătățirea mobilității urbane prevăzute prin PMUD;
- având în vedere că măsurile propuse urmează să producă efecte începând cu 1 ianuarie 2026, considerăm că este necesară oferirea unui interval de timp pentru ca UAT-urile să înceapă elaborarea și implementarea efectivă a PMUD-urilor și o evaluare ulterioară a impactului avut asupra mobilității urbane, pe baza căreia să se formuleze o eventuală intervenție legislativă ulterioară care să vizeze sprijinirea mobilității urbane durabile;

- propunerea legislativă poate genera implicații importante asupra procesului de dezvoltare urbană, vizând o nevoie extrem de importantă pentru procesul de dezvoltare, una cu implicații importante din punct de vedere economic;
- condiționarea emiterii avizelor pentru PUZ-uri sau PUD-uri de existența unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) fără o perioadă de tranziție pentru proiectele în curs de demarare poate duce la blocarea unor investiții sau la întârzieri semnificative în dezvoltarea urbană, iar această condiționare rigidă poate bloca investiții private și publice, afectând negativ economia locală și națională;
- o altă slăbiciune structurală a propunerii legislative este legată de principiul abordării locale, acesta fiind un principiu definitoriu în cadrul strategic de dezvoltare urbană, respectiv la nivelul politicii de coeziune sau a cadrului strategic care vizează agenda urbană. Impunerea unor standarde uniforme tuturor localităților urbane, indiferent de dimensiune, densitate sau specific local, contravine principiului proporționalității consacrat în jurisprudența constituțională. Nu toate orașele au aceleași nevoi sau capacități de implementare, acest principiu fiind clar abordat la nivel strategic. Aplicarea uniformă a unor standarde minime de mobilitate durabilă în toate orașele, fără a ține cont de dimensiune, relief sau densitate, contravine principiului proporționalității. De exemplu, orașele montane sau cele cu populație sub 20.000 de locuitori nu pot implementa aceleași soluții ca orașele București sau Cluj;
- ca observație de formă, propunerea legislativă introduce obligații vagi, precum „măsuri privind mobilitatea urbană sustenabilă”, fără a defini clar criteriile de conformitate, or, această lipsă de claritate poate genera interpretări divergente și blocaje administrative;
- proiectul legislativ implică trei ministere în elaborarea normelor metodologice, fără a stabili clar responsabilitățile fiecăruia;
- totodată, considerăm că administrația locală ar trebui să analizeze toată infrastructura existentă și să analizeze în ce măsură se pot face îmbunătățiri pentru o mobilitate sustenabilă, o dezvoltare durabilă și o adaptare a infrastructurii deja existente pentru persoanele cu mobilitate redusă, și nu doar situația viitoarelor construcții.
- deși obiectivul promovării mobilității durabile este unul legitim, proiectul de lege este insuficient fundamentat economic, vag din punct de vedere juridic și potențial inechitabil social. În lipsa unor garanții clare privind finanțarea, adaptabilitatea și protecția drepturilor cetățenilor, adoptarea acestei legi ar putea avea efecte negative semnificative.

Președinte,
Sterică FUDULEA

