**NOTĂ DE FUNDAMENTARE**

|  |
| --- |
| **Secţiunea 1**  **Titlul proiectului de act normativ**  **HOTĂRÂRE**  **privind metodologia de elaborare a regulilor de acces, a modului de aplicare a tarifelor, precum și a excepțiilor aferente zonelor cu nivel scăzut de emisii** |
| **Secţiunea a 2-a**  **Motivul emiterii actului normativ** |

|  |  |
| --- | --- |
| 2.1. Sursa  proiectului de act normativ | În baza art. 25 din Legea nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă, care prevede ca Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, împreună cu Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii să întocmescă metodologia de elaborare a regulilor de acces, a modului de aplicare a tarifelor, precum și a excepțiilor aferente zonelor cu nivel scăzut de emisii, se promovează proiectul de act normativ, pentru adoptare de către Guvern. |
| 2.2.Descrierea situaţiei actuale | La nivelul Uniunii Europene, Pactul verde european stabilește, ca obiectiv de neutralitate climatică până în anul 2050, reducerea cu 90% a emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din transporturi. Strategia privind mobilitatea durabilă și inteligentă conține măsuri care să contribuie la atingerea acestui obiectiv, inclusiv măsuri de promovare a mobilității urbane durabile, inteligente, sigure și sănătoase și a soluțiilor de transport durabile - transport public, mobilitate partajată, mersul pe jos, mersul cu bicicleta etc. - care contribuie, de asemenea, la sănătatea și bunăstarea cetățenilor. Mobilitatea urbană durabilă contribuie la o serie de politici europene care vizează promovarea mobilității cu emisii reduse și zero, îmbunătățirea calității aerului și a siguranței rutiere, generând în același timp beneficii colaterale pentru sănătatea și bunăstarea cetățenilor.  În acest context, au fost elaborate la nivel european norme pentru traficul în zonele urbane. Acestea pot fi considerate, de asemenea, reglementări, restricții sau interdicții, care sunt puse în aplicare pentru a îmbunătăți traficul și calitatea vieții urbane și sunt incluse în planurile de mobilitate urbană durabilă. Reglementările privind accesul vehiculelor urbane (UVAR) reprezintă o formă de gestionare a traficului care reglementează accesul în anumite zone urbane în funcție de tipul de vehicul, de vechimea vehiculuiui, de clasa de emisii sau de alți factori, cum ar fi ora din zi sau ziua din săptămână, din punct de vedere al traficului. Aceste reglementări pot include zone cu nivel scăzut de emisii și/sau taxarea congestiilor și implică o gamă largă de considerente legate de aplicare. UVAR devine o metodă de gestionare a fluxurilor de vehicule în zonele urbane. Statele membre și orașele acestora sunt responsabile pentru gestionarea politicilor de mobilitate urbană în conformitate cu principiul subsidiarității.  În România, la 30 mai 2023 a intrat în vigoare Legea nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă, care stabilește cadrul general pentru promovarea și gestionarea mobilității urbane durabile la nivel național. Scopul acestei legi este de a stabili condițiile necesare pentru un sistem de mobilitate durabilă, echitabilă, eficientă și favorabilă incluziunii, pentru a obține condiții mai bune de mobilitate în zonele urbane și rurale, pentru a reduce emisiile de gaze cu efect de seră provenite din transporturi și pentru a crește siguranța rutieră în zonele urbane, utilizând soluții ecologice și digitale. Ca parte a măsurilor de creștere a atractivității mobilității active și a transportului public, este prevăzută instituirea de zone cu nivel scăzut de emisii (ZNSE) în cadrul localităților, în conformitate cu reglementările Uniunii Europene.  Stabilirea și aprobarea zonelor cu nivel scăzut de emisii trebuie să respecte prevederile Secțiunii 1 - Stabilirea zonelor cu nivel scăzut de emisii din Capitolul VI - Măsuri pentru creșterea atractivității mobilității active și a transportului public din Legea 155/2023.  De asemenea, stabilirea și aprobarea zonelor cu nivel scăzut de emisii trebuie să respecte prevederile Legii nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător, cu modificările ulterioare, având în vedere necesitatea introducerii unor măsuri legislative care să conducă la îmbunătățirea calității aerului ca urmare a condamnării România de către Curtea de Justiție a Uniunii Europene pe cauza C 638/18, pentru depășire sistematică și persistentă a valorilor limită zilnice pentru microparticule (PM10) pentru intervalul 2007-2016 și a valorilor limită anuale pentru intervalul 2007-2014 cu excepția anului 2013 în zona RO32101 (București, România) și de a se asigura că perioada de depășire este cât mai scurtă cu putință.  Orașele din România se confruntă cu o serie de probleme cauzate de extinderea urbană și de serviciile de transport public inadecvate, de rețelele rutiere incoerente, de trotuarele subdimensionate și de soluțiile de parcare inadecvate, dar problema majoră este traficul, care este foarte aglomerat și frecvent congestionat. Atunci când vorbim despre mobilitate urbană durabilă, trebuie să luăm în considerare nu numai transportul de persoane, ci și transportul de mărfuri, o componentă importantă a aglomerației urbane. În anul 2019, Bucureștiul a fost cel mai congestionat oraș din Uniunea Europeană și al 14-lea cel mai congestionat oraș din lume, iar timpul pierdut în trafic de bucureșteni la orele de vârf ajunge să fie de peste 227 de ore anual, echivalentul a 9 zile întregi sau 28 de zile lucrătoare.  Situația nu este foarte bună nici în orașele mai mici ale României.. Măsurile de fluidizare a traficului și cele de reducere a poluării, a gazelor cu efect de seră sunt de primă importanță, iar crearea de zone cu nivel scăzut de emisii în interiorul orașelor este o soluție absolut necesară pentru atingerea acestor obiective. |
| 2.3. Schimbări preconizate | Zonele cu nivel scăzut de emisii definesc zone geografice specifice situate în medii urbane, în general, și în care aplică restricții privind circulația vehiculelor în funcție de nivelul de emisii. Principalul obiectiv al stabilirii acestor zone este îmbunătățirea calității aerului și reducerea poluării mediului, contribuind astfel la protejarea sănătății publice. În zonele cu nivel scăzut de emisii este permis accesul doar al vehiculelor care respectă standardele stabilite prin regulamentul adoptat de către autoritatea publică locală. În aceste zone pot fi aplicate taxe sau restricții celor care nu respectă aceste standarde.  Nivelul de impact al zonelor cu nivel scăzut de emisii asupra calității aerului depinde de multe lucruri, cum ar fi:   * standardul de emisii stabilit; * modul în care zona cu nivel scăzut de emisii este implementată (controlată); * tipurile de vehicule care sunt vizate; * arealul/spațiul geografic al zonei cu nivel scăzut de emisii; * modul în care operatorii de vehicule aleg să se conformeze (de exemplu, dacă aleg să cumpere un vehicul nou, să monteze ulterior un filtru complet de particule diesel sau să cumpere un vehicul la mâna a doua care respectă standardul, să schimbe tipul de combustibil); * parcul de vehicule înainte de punerea în aplicare a zonei cu nivel scăzut de emisii (de exemplu, vechimea flotei, tipul de vehicule și procentul de vehicule diesel și pe benzină); * importanța diferitelor surse de poluare din orașul respectiv; * cât de severe sunt problemele legate de calitatea aerului.   Zonele cu nivel scăzut de emisii nu reprezintă doar o schimbare în reglementarea mobilității, ci oferă și beneficii semnificative atât pentru orașe, cât și pentru locuitorii acestora.  Principalele beneficii sunt:   * îmbunătățirea calității aerului – prin restricționarea accesului vehiculelor, se realizează o reducere directă a emisiilor de gaze, precum dioxidul de carbon (CO2), monoxidul de carbon (CO) și alți compuși; * protecția sănătății publice – reducerea poluării aerului în zonele cu nivel scăzut de emisii are un efect asupra reducerii problemelor de sănătate, mai ales a celor respiratorii, cum ar fi astmul, bronșita, alergiile. Adoptarea unor forme de mobilitate activă, cum ar fi mersul pe jos sau cu bicicleta, îmbunătățește și întreține starea de sănătate. Acest lucru nu numai că este benefic pentru sănătatea rezidenților, dar reduce și costurile cu asistența medicală; * utilizarea combustibililor regenerabili – zonele cu nivel scăzut de emisii promovează tranziția către surse de energie mai puțin poluante, cum ar fi energia electrică produsă din surse regenerabile, precum și hidrogenul verde sau combustibilii regenerabili. Această măsură contribuie în continuare la reducerea amprentei de carbon a sistemelor de transport și la decarbonizarea progresivă a orașelor; * dezvoltarea mobilității urbane durabile – mobilitatea urbană durabilă este prezentată ca un răspuns cuprinzător și foarte eficient. Orașele cu zone cu nivel scăzut de emisii se concentrează pe reducerea emisiilor, preferând vehiculele cu etichetă ecologică și promovând mijloace de transport ecologice, facilitând mobilitatea în anumite zone ale orașului.   Prin adoptarea hotărârii de Guvern pentru aprobarea metodologiei de elaborare a regulilor de acces, a modului de aplicare a tarifelor, precum și a excepțiilor aferente zonelor cu nivel scăzut de emisii autoritatea centrală competentă oferă autorităților publice locale competențele juridice și tehnice necesare pentru a stabili și a pune în aplicare zone cu nivel scăzut de emisii. |
| 2.4. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |
| **Secţiunea a 3-a**  **Impactul socioeconomic** | |

|  |  |
| --- | --- |
| 3.1. Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 3.2. Impactul social | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 3.4. Impactul macroeconomic | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 3.4.1. Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 3.4.2. Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 3.5. Impactul asupra mediului de afaceri | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 3.6. Impactul asupra mediului înconjurător | Proiectul de act normativ asigură cadrul de implementare a zonelor cu nivel scăzut de emisii. Implementarea prevederilor proiectului de hotărâre a Guvernului va conduce la îmbunătățirea calității aerului la nivel local. |
| 3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din prespectiva dezvoltării durbile | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 3.9. Alte informaţii | Nu au fost identificate |
| **Secţiunea a 4-a.**  **Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât şi pe termen lung (pe 5 ani) inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri**   * **Mii Lei** | |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Indicatori | An curent | Următorii 4 ani | | | | Media pe 5 ani |
|  | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |  |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| **4.1.Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:** | - | - | - | - | - | - |
| 1. *buget de stat*, din acesta: | - | - | - | - | - | - |
| 1. impozit pe profit | - | - | - | - | - | - |
| 1. impozit pe venit | - | - | - | - | - | - |
| 1. *bugete locale*: | - | - | - | - | - | - |
| 1. impozit pe profit | - | - | - | - | - | - |
| 1. *bugetul asigurărilor sociale de stat* | - | - | - | - | - | - |
| 1. contribuții de asigurări | - | - | - | - | - | - |
| 1. *alte tipuri de venituri* | - | - | - | - | - | - |
| **4.2.Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:** | - | - | - | - | - | - |
| 1. *buget de stat*, din acesta: | - | - | - | - | - | - |
| 1. cheltuieli de personal | - | - | - | - | - | - |
| (ii) bunuri și servicii |  |  |  | - | - |  |
| 1. *bugete locale* | - | - | - | - | - | - |
| (i) cheltuieli de personal | - | - | - | - | - | - |
| (ii) bunuri și servicii |  | - |  | - | - |  |
| 1. *bugetul asigurărilor sociale de stat:* | - | - | - | - | - | - |
| 1. cheltuieli de personal | - | - | - | - | - | - |
| (ii) bunuri și servicii | - | - | - | - | - | - |
| 1. *alte tipuri de cheltuieli* | - | - | - | - | - | - |
| **4.3. Impact financiar, plus/minus, din care:** | - | - | - | - | - | - |
| 1. buget de stat | - | - | - | - | - | - |
| 1. bugete locale | - | - | - | - | - | - |
| **4.4 Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare** | - | - | - | - | - | - |
| **4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare** | - | - | - | - | - | - |
| **4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare** | - | - | - | - | - | - |
| **4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente:**  **a) fișa financiară prevăzută la art.15 din Legea nr.500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare însoțită de ipotezele și metodologia de calcul utilizată;**  **b) 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** | - | - | - | - | - | - |
| **4.8. Alte informații** | Nu au fost identificate | | | | | |

|  |  |
| --- | --- |
| **Secţiunea a 5-a**  **Efectele proiectului de act normativ asupra legislaţiei în vigoare** | |
| 5.1.Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ: | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 5.2. Impactul asupra legislaţiei în domeniul achiziţiilor publice | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislaţia UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE) | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative UE | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 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 asumte | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 5.6.Alte informaţii | Nu au fost identificate |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Secţiunea a 6-a**  **Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ** | | |
| 6.1.Informaţii privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative | Nu au fost identificate |
| 6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate | Nu au fost identificate |
| 6.3. Informații despre consultările organizate cu autorităţile administraţiei publice locale, | Au fost efectuate consultările în conformitate cu prevederile *Hotărârii Guvernului nr. 635/2022 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităţilor administraţiei publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative*.  Au/Nu au fost primite observații în procesul de consultare. |
| 6.4. Informații privind punctele de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative | Nu au fost identificate |
| 6.5.Informaţii privind avizarea de către:  a)Consiliul Legislativ  b)Consiliul Suprem de Apărare a Ţării  c)Consiliul Economic şi Social  d)Consiliul Concurenţei  e)Curtea de Conturi | Proiectul de act normativ va fi avizat de Consiliul Legislativ. |
| 6.6.Alte informaţii | Nu au fost identificate |
| **Secţiunea a 7-a**  **Activităţi de informare publică privind elaborarea şi implementarea proiectului de act normativ** | | |

|  |  |
| --- | --- |
| 7.1.Informarea societăţii civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ | Prezentul proiect de act normativ repectă prevederile art.7 alin. (13) din Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată și a fost publicat în dezbatere publică pe pagina de internet a Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației în data de............ |
| 7.2.Informarea societăţii civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum şi efectele asupra sănătăţii şi securităţii cetăţeanului sau diversităţii biologice | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |

|  |  |
| --- | --- |
| **Secţiunea a 8-a.**  **Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ** | |
| 8.1.Măsuri de punere în aplicare a proiectului de act normativ | Nu au fost identificate |
| 8.2.Alte informaţii | Nu au fost identificate |

**Pentru considerentele de mai sus, am elaborat prezentul proiect de Hotărâre a Guvernului privind metodologia de elaborare a regulilor de acces, a modului de aplicare a tarifelor, precum și a excepțiilor aferente zonelor cu nivel scăzut de emisii, proiect care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele și instituțiile interesate și de Consiliul Legislativ și pe care îl supunem spre aprobare.**

**MINISTRUL DEZVOLTĂRII,**

**LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI ADMINISTRAŢIEI**

**ADRIAN-IOAN VEȘTEA**

**Avizăm:**

|  |  |
| --- | --- |
| **VICEPRIM – MINISTRU,** | **VICEPRIM – MINISTRU,**  **MINISTRUL AFACERILOR INTERNE** |
| **MARIAN NEACȘU** | **MARIAN-CĂTĂLIN PREDOIU** |

**MINISTRUL MEDIULUI, APELOR ȘI PĂDURILOR**

**MIRCEA FECHET**

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII**

**SORIN-MIHAI GRINDEANU**

**MINISTRUL JUSTITIEI**

**ALINA GORGHIU**