

Politici publice privind mobilitatea sustenabilă în România

Subiectul 1 — Limitarea parcărilor în centrele oraşelor

Nu există în România o politică publică explicită de **reducere a numărului de locuri de parcare** în centrele urbane. Direcția adoptată de autorități este alta: **scumpirea tarifelor de parcare** pentru a descuraja utilizarea mașinii personale, fără reducerea capacității fizice.

Bucuresti - planuri ambitioase, implementare intarziata

Capitala ilustreaza cel mai bine aceasta tensiune dintre planificare si actiune.

Cel mai important document strategic al Bucurestiului in materie de mobilitate este Climate City Contract (CCC M100) — un angajament semnat in 2024-2025 de Primaria Generala, toate cele 6 sectoare si parteneri civici, in cadrul platformei M100. Obiectivul sau central este neutralitatea climatica pana in 2035, cu 16 actiuni cheie, 101 interventii specifice si un buget total estimat la circa 16 miliarde euro. Punctul de plecare al acestui efort este sobru: in 2021, transportul genera 1.736.277 tone CO₂ pe an — 21,29% din totalul emisiilor orasului — din care transportul privat contribuia cu 1.526.572 tone.

Documentul articuleaza trei directii de actiune pentru transport.

- Prima si cea mai masiva — cu un buget de 7,5 miliarde euro — vizeaza decarbonizarea transportului public: Metrou M6 spre aeroportul Henri Coanda (14,2 km, 12 statii, 12 trenuri noi), faza 2 a Metroul M4 intre Gara de Nord si Progresul, un tren metropolitan pe infrastructura CFR existenta, 100 tramvaie, 100 troleibuze si 100 autobuze electrice deja livrate sau comandate, modernizarea a 50 km de infrastructura de tramvai si un sistem integrat de ticketing multimodal (MaaS). Impactul estimat: reducerea a 686.807 tone CO₂ pe an (10,5% din emisiile totale ale orasului).
- A doua directie — 465 milioane euro — acopera mobilitatea cu emisii reduse: 150 km piste principale de ciclism plus 415 km secundare conform Velo Master Plan, extinderea zonelor pietonale, car-sharing municipal, 50 de statii de incarcare electrica

publica si, crucial, o Zona cu Emisii Reduse (LEZ) metropolitana cu restrictii graduale pe tip de combustibil si vechimea vehiculului, cu reducere estimata de 108.078 tone CO₂ pe an.

- A treia directie — 144,7 milioane euro — se concentreaza pe managementul parcarilor si traficului: Park & Ride la intrarile principale in oras, senzori smart de parcare, plata digitala si un regulament unitar de parcare valabil pentru intreg Bucurestiul, completat de semaforizare inteligenta cu prioritizare pentru transportul public.

Un al doilea document esential este raportul PAOV DLV-3 (Trinomics/Stratos/LDK, versiunea 3, martie 2024, finantat de BERD), care analizeaza cadrul de politici urbane al Bucurestiului. Concluzia sa pentru sectorul transport este - Planul de Mobilitate Urbana Durabila 2016-2030 pentru Regiunea Bucuresti-Ilfov a prevazut toate masurile-cheie — transport public, mobilitate nemotorizata, management al traficului — dar **implementarea este lenta, iar resursele financiare nu sunt asigurate integral.**

Obiectivul asumat de reducere a emisiilor pentru transport este de 20%, printr-un mix de imbunatatiri ale transportului public, management al traficului si limitarea accesului masinilor private in anumite zone (reducere estimata: 629.220 tone CO₂). Prin PNRR (R1.1), a fost prevazuta eliminarea a 250.000 de masini poluante pana in T2 2026, adaugarea a 29.500 vehicule zero-emisii si instalarea a 30.000 statii de reincarcare EV la nivel national. Municipality Bucuresti este responsabila de organizarea transportului public, de ticketing integrat si de o platforma de date deschise — toate prevazute in PMUD (Masura G-3), niciuna neimplementata la data raportului.

- La nivel de politici curente, Bucurestiul a ales calea tarifelor. Primavara lui 2025 a adus majorari semnificative iar in unele zone pretul orar s-a dublat.
- Sectorul 1 reinvesteste veniturile din abonamente in infrastructura de mobilitate.
- Sectorul 3 a adoptat noi tarife rezidentiale prin HCGMB 514/23.12.2025: Zona A — 796 lei/an, Zona B — 663 lei/an, Zona C — 530 lei/an, Zona D — 397 lei/an, cu 60% din locuri disponibile in regim "primul venit, primul servit".

- platforma digitala unica pentru gestionarea parcarilor este in faza pilot in 2026 (2-3 zone), cu extindere planificata pentru 2026-2027.
- schimbare notabila vine din partea noului primar Ciprian Ciucu, care a anuntat in aprilie 2026 eliminarea tuturor abonamentelor gratuite, inclusiv pentru masinile electrice si hibride — o masura justificata prin faptul ca existau circa 90.000 de abonamente gratuite pentru doar 45.000 de locuri disponibile, creand o presiune artificiala asupra spatiului public.

Alte orase

Cluj-Napoca este liderul national in materie de parcare inteligenta — peste 3.500 de locuri cu senzori si plata digitala — si a crescut tarifele cu 10,4% de la 1 ianuarie 2025. Cu toate acestea, nu exista nicio politica de reducere a numarului de locuri.

Iasul are un caz aparte: o Politica de Parcare a fost elaborata si livrata Primariei la finalul anului 2022, cu obiectivul declarat de a descuraja deplasările cu masina in favoarea transportului alternativ. A ramas neimplementata doi ani intregi, pana cand asociatii civice au forțat reluarea dezbaterii.

Timisoara a integrat mobilitatea in Strategia Integrata de Dezvoltare Urbana (HCL 81/2025), livreaza autobuze electrice de mici dimensiuni (mai 2026) si consulta cetatenii prin platforma participativa "Timisoara Decide!". Planul de Actiune pentru Oras Verde (GCAP) a fost elaborat si contine coridoare de mobilitate verde conectate la zona metropolitana — dar nu include nicio masura de limitare a parcarilor si nicio zona cu nivel scazut de emisii nu apare in documentele publice.

Concluzie - Niciun oraș din România **nu are o politică asumată de reducere a numărului de locuri de parcare în centru. Instrumentul preferat este scumpirea tarifelor.** Limitarea propriu-zisă rămâne un subiect de dezbateră, nu de implementare.

ARGUMENTE **PRO** REDUCERE A NUMĂRULUI LOCURILOR DE PARCARE:

1. Reducerea emisiilor de GES (Gaz cu Efect de Seră) și a poluării urbane;

Limitarea parcarilor funcționează ca instrument indirect de descurajare a utilizării autoturismului personal (principiul „induced demand inversat”). Mai puține locuri → cost/opțiune

redușă pentru utilizare → scădere trafic → diminuare emisii CO₂ și NO_x. Rezultă o corelare cu obiectivele din Pactul Climatic European și strategiile de decarbonizare urbană.

2. Reconfigurarea spațiului urban în favoarea utilizărilor sustenabile

Spațiul ocupat de parcări (în special la nivel stradal) poate fi reconvertit în: infrastructură verde (aliniamente arbori, micro-parcuri), piste pentru biciclete, spații pietonale.

→ Efect direct: reducerea efectului de „insulă de căldură urbană” și creșterea calității vieții.

3. Stimularea mobilității alternative

Limitarea parcării creează un „push factor” pentru transportul public, mobilitate activă (mers, bicicletă) și soluții de tip car-sharing.

ARGUMENTE CONTRA REDUCERII NUMĂRULUI LOCURILOR DE PARCARE:

1. Impact socio-economic disproporționat al unei asemenea măsuri. Restrângerea locurilor de parcare poate afecta rezidenții fără alternative reale de transport și profesiile dependente de mobilitate (avocați, medici, servicii). Rezultă un risc de inechitate socială, dacă măsura nu este acompaniată de alternative viabile.

2. Externalități negative necontrolate

Fără implementare graduală și control, ar crește parcare ilegală, s-ar muta presiunea în zone limitrofe (efect de spillover) și pot apărea conflicte între utilizatori ai spațiului public.

→ Necesită mecanisme coercitive și infrastructură adecvată.

3. Afectarea activității economice urbane

Accesibilitatea redusă cu autoturismul poate descuraja clienții în anumite zone comerciale, poate afecta livrările și logistica urbană.

→ Impact relevant mai ales în lipsa unor soluții de tip „last mile logistics”.

Subiectul 2 — Taxă pe congestione

Cadrul legal național — Legea 155/2023

Legea mobilității urbane durabile (Legea 155/2023) obligă **13 orașe** să stabilească Zone cu Nivel Scăzut de Emisii (ZNSE) în maximum 2 ani de la adoptare — termen: **mai 2025**.

Orașele vizate: București, Bacău, Baia Mare, Brașov, Brăila, Cluj-Napoca, Constanța, Craiova, Galați, Iași, Pitești, Ploiești, Timișoara.

Tipuri de ZNSE prevăzute de lege:

- **Zone cu taxă de acces** (congestionare propriu-zisă) — control prin camere ANPR (recunoaștere automată a plăcuțelor de înmatriculare)

- **Zone cu reguli de acces** — control prin poliție locală, fără bariere fizice

Cel puțin **75% din veniturile din taxe** trebuie reinvestite în proiecte de calitate a aerului și mobilitate alternativă.

Stadiul implementării în București

Spre deosebire de predecesorul său, Ciucu este **activ pro-ZNSE**. A anunțat că a dat deja studii în lucru pentru zone cu emisii reduse în București, similar modelului parizian Crit'Air, și a declarat că *„aerul curat se obține cu zone cu emisii reduse, nu cu parcări gratuite.”*

Cronologie — de la blocare la deblocare:

- 2024 — PM Marcel Ciolacu s-a opus aplicării Legii 155/2023
- 2020-2025 — Fostul primar Nicușor Dan nu a implementat nicio măsură ZNSE în 5 ani de mandat
- 2025 — Moratoriu de facto: doar avertismente, nu amenzi
- Decembrie 2025 — Ciprian Ciucu devine Primar General; poziție favorabilă ZNSE
- **31 mai 2026** — termenul legal de conformare obligatorie cu Legea 155/2023 (termen actualizat)
- **1 noiembrie 2026** — termen pentru benzi dedicate transport public în zonele cu viteză medie sub 15 km/h
- Toamna 2026 — scenariu optimist pentru ZNSE funcționale, cu camere ANPR operaționale

Notă: Ministerul Dezvoltării a retras proiectul de hotărâre de guvern privind ZNSE, dar obligația locală rămâne în vigoare prin Legea 155/2023.

Raportul PAOV DLV-3 (Trinomics, 2024) adauga un element important - Curtea de Justitie a Uniunii Europene a condamnat Romania in Cauza C-638/18 pentru neimplementarea Directivei 2008/50/CE privind calitatea aerului — depasiri repetate ale limitelor pentru NO₂, NO_x, PM₁₀ si PM_{2,5} in Bucuresti. Aceasta condamnare amplifica forta Legii 155/2023 si transforma ZNSE i obligatie juridica nu doar optiune politica.

Totodata, acelasi raport documenteaza ca Planul de Mobilitate Urbana Durabila Bucuresti-Ilfov 2016-2030 prevedea deja taxele de congestionare si tehnologiile inteligente de management al traficului (Indicatorul 39 — Gestionarea cererii de trafic). Ele, inasa, nu au fost implementate pana in 2024 - blocajul nu vine din absenta unui cadru de planificare, ci din lipsa vointei politice si a resurselor financiare alocate. Conform documentului *"Desi cadrul legislativ incurajeaza promovarea masurilor mentionate, autoritatile romane sunt inca in intarziere pentru adoptarea majoritatii. Legislatia specifica nu este inca in vigoare, astfel ca exista spatiu pentru dezvoltarea si imbunatatirea politicilor."*

Un context relevant si pentru comparatia cu alte capitale: Bucurestiul se afla pe locul 8 mondial si locul 4 in Europa la congestionare. Un locuitor pierde peste 12 zile lucratoare pe an in trafic. Circa 1,4 milioane de masini intra zilnic in Capitala, iar peste o treime sunt neinmatriculate in Bucuresti sau Ilfov.

Concluzie: Situatia s-a schimbat fata de 2024-2025. Noul primar al Capitalei sustine activ ZNSE, termenul legal a fost depasit (mai 2025) si exista presiune juridica europeana. Cel mai probabil scenariu: ZNSE functionale in toamna lui 2026 — daca vointa politica se mentine si procesul tehnic avanseaza conform planului.

ARGUMENTE **PRO** INTRODUCERII TAXEI DE CONGESTIONARE:

1. **Internalizarea costurilor externe (Principiul „Poluatorul plătește”)**

Taxa reflectă costurile reale ale traficului urban: poluare, emisii GES, congestie, uzura infrastructurii. Se aliniază cu principiile promovate de Uniunea Europeană și contribuie la obiectivele din Pactul Verde European.

2. **Reducerea traficului și a emisiilor în zonele critice**

Experiența altor orașe arată că taxarea accesului în zone centrale determină scăderea volumului de trafic, reducerea emisiilor de CO₂ și particule fine și fluidizarea circulației.

→ Efect direct asupra calității aerului și sănătății publice.

3. Generarea de venituri dedicate mobilității sustenabile

Veniturile din colectarea acestei taxe pot fi afectate pentru:

- dezvoltarea transportului public,
- infrastructură verde și piste de biciclete,
- soluții smart mobility.

Astfel, se creează un mecanism de finanțare circulară („tax → investiții → alternative viabile”).

ARGUMENTE CONTRA PENTRU INTRODUCEREA TAXEI DE CONGESTIONARE:

1. Risc de inechitate socială (regresivitate)

Taxa poate afecta disproporționat persoanele cu venituri medii/scăzute care depind de autoturism și poate genera critici privind caracterul discriminatoriu indirect.

2. Posibil efect de relocare a traficului (spillover)

Traficul poate fi deviat către zone periferice, cartiere rezidențiale neadaptate pentru fluxuri mari.

→ Crește poluarea în alte zone, fără reducere globală semnificativă dacă nu este bine calibrată.

3. Complexitate administrativă și acceptabilitate publică redusă

Implementarea presupune:

- infrastructură tehnologică (monitorizare, facturare),
- costuri inițiale ridicate,
- risc de opoziție politică și socială.

Rezultă că fără legitimitate socială, măsura poate eșua sau fi contestată.

Subiectul 3 — Programul -lucrează de acasă- încurajat de stat

Cadrul legal existent — Legea 81/2018

România are o lege a telemuncii — Legea 81/2018 — care definește telemunca drept activitate desfășurată regulat, cel puțin o zi pe săptămână, în afara locației angajatorului, prin mijloace IT.

Legea stabilește obligații contractuale și obligații ale angajatorilor privind echipamentele și costurile. Există, deci, un cadru legal. Ceea ce lipsește este un program de stat care să utilizeze telemunca explicit ca instrument de reducere a traficului urban.

Stimulentele fiscale: au existat dar au fost eliminate. Intre 2021 si 2023, angajatorii puteau oferi angajatilor in regim de teledunca un sprijin lunar de 400 lei neimpozabili pentru utilitati sau echipamente de lucru. Era singurul instrument financiar prin care statul incuraja concret munca la distanta. Prin OUG 115/2023, de la 1 ianuarie 2024, aceasta facilitate a fost eliminata. Statul a mers in sens opus fata de tendinta europeana: a suprimat instrumentul in loc sa-l consolideze.

In sectorul public, teledunca a ramas o masura exceptionala. A fost aplicata masiv in perioada pandemiei COVID-19, dar nu a devenit regula. **Nu exista niciun program national asumat de administratie care sa reduca traficul urban prin incurajarea lucrului de acasa in sectorul de stat.**

Recomandarile UE din 2026 - neimplementate

In aprilie 2026, Comisia Europeana a propus statelor membre sa introduca cel putin o zi de teledunca obligatorie pe saptamana acolo unde natura muncii permite — ca instrument de reducere a consumului de energie si a presiunii pe infrastructura de transport. **Romania nu a transpus aceasta recomandare.**

Singura extindere legislativa recenta a teleduncii obligatorii vine din cu totul alta directie: Legea 149/2025 (octombrie 2025) acorda angajatilor cu copii cu dizabilitati pana la 18 ani dreptul la 8 zile/luna de teledunca. Este o masura cu scop social clar, nu de mobilitate urbana.

Concluzie: Romania nu are un program de stat care sa incurajeze teledunca ca instrument de reducere a traficului urban. Cadrul legal exista (Legea 81/2018), dar singurul stimulent fiscal a fost eliminat in 2024, recomandarile UE din 2026 nu au fost transpuse, iar teledunca ramane la latitudinea angajatorilor privati — fara politica publica activa.

Concluzie - România nu are un program de stat care să încurajeze teledunca explicit ca instrument de reducere a traficului urban. Cadrul legal există (Legea 81/2018), dar singurul stimulent fiscal a fost eliminat în 2024. Recomandările UE din 2026 nu au fost implementate. Teledunca rămâne la latitudinea angajatorilor privați, fără politică publică activă în domeniu.

Concluzii generale

Romania are documente strategice ambițioase si un cadru legal relativ articulat, dar un decalaj semnificativ intre planificare si implementare.

La nivel de documente, Bucurestiul are unul din cele mai ambitioase planuri de mobilitate sustenabila din Europa de Est — CCC M100 (16 miliarde euro, 2026-2035) si raportul PAOV

finanțat de BERD (adoptat 2024-2025), ambele cu obiective concrete de reducere a emisiilor din transport. La nivel de implementare, tabloul este diferit - termenul legal pentru ZNSE (mai 2025) a fost depășit, PMUD 2016-2030 conținea de zece ani taxe de congestie neimplementate, telemunca nu mai beneficiază de stimulente fiscale din 2024, iar limitarea fizică a parcarilor nu apare în niciun document de politici operative. Decalajul dintre planificare și acțiune este major.

ARGUMENTE **PRO** PENTRU LUCRUL DE ACASĂ:

1. Reducerea directă a deplasărilor și a emisiilor

Telemunca elimină o parte semnificativă a navetei zilnice, ceea ce conduce la scăderea traficului în orele de vârf, reducerea emisiilor de CO₂ și poluanți locali.

→ Efect imediat, fără investiții majore în infrastructură.

2. Degrevarea infrastructurii urbane și creșterea eficienței mobilității

Mai puțini navetiști → trafic mai fluid pentru activitățile esențiale (servicii, logistică, intervenții).

→ Contribuie la optimizarea utilizării infrastructurii existente, fără extinderi costisitoare.

3. Flexibilitate economică și reziliență organizațională

Telemunca permite:

- continuitatea activității în situații de criză,
- reducerea costurilor operaționale pentru angajatori,
- creșterea productivității în anumite sectoare.

→ Măsură compatibilă cu tranziția digitală și cu obiectivele promovate de Uniunea Europeană.

ARGUMENTE **CONTRA** PENTRU LUCRUL LA DOMICILIU:

1. Inegalitate între sectoare și categorii profesionale

Nu toate profesiile permit telemunca (ex. servicii fizice, industrie, justiție în parte).

→ Creează un regim diferențiat, cu potențial de inechitate socială și profesională.

2. Transferul consumului energetic la nivel rezidențial

Reducerea emisiilor din transport poate fi parțial compensată de:

creșterea consumului de energie la domiciliu (încălzire, electricitate), eficiență energetică mai scăzută față de clădirile de birouri optimizate.

→ Efect climatic net mai redus decât cel estimat inițial.

3. Impact asupra mediului urban și al economiei locale

Scăderea prezenței fizice în zonele de birouri poate afecta comerțul local (cafenele, restaurante, servicii conexe), dinamica economică a unor zone urbane.

→ Posibil efect negativ asupra ecosistemului economic urban.

Surse

1. [Noul regulament de parcare în București: tarife, zone și amenzi în 2024 — DailyDriven](#)
2. [Tarife la pixul primarilor: cât plătești parcare în București în 2025 — București.ro](#)
3. [Consiliul Local a votat reguli noi de parcare în Sectorul 1 — Primăria Sector 1](#)
4. [Parcare gratuită și în 2025 pentru mașinile hibride în București — Pint.ro](#)
5. [Guvernul pregătește zonele cu restricții sau taxe pentru mașini în București și alte 12 mari orașe — Profit.ro](#)
6. [Taxă pentru mașini poluante în anumite zone din marile orașe — HotNews.ro](#)
7. [Legea mobilității urbane obligă orașele să ia măsurile pe care mulți primari le ocolesc — Contributors.ro](#)
8. [Instituirea zonelor cu emisii scăzute — Lege 155/2023 — Lege5.ro](#)
9. [Zone cu emisii scăzute în București și alte mari orașe — Wall-Street.ro](#)
10. [Vor funcționa zonele cu nivel scăzut de emisii din orașe? — Buletin de București](#)
11. [Introducerea zonelor cu emisii reduse în București — impact semnificativ — Agerpres](#)
12. [Traficul din București pe locul 8 în lume, capitala ocupă locul 4 în Europa în top](#)
13. [Proiect taxă anti-aglomerație în Capitală — TVR Info](#)
14. [Problema traficului din București, fără rezolvare în 2025 — Gândul](#)

15. [Legea privind telemunca actualizată 2024 — Legea 81/2018 — Euroavocatura.ro](#)
 16. [Telemunca în sectorul public — o măsură excepțională care se impune a deveni regulă? — Lege5.ro](#)
 17. [Comisia Europeană cere statelor UE să introducă o zi de telemuncă — GDS.ro](#)
 18. [Cheltuiala cu telemunca în 2024 — PortalContabilitate.ro](#)
 19. [Noi reguli pentru parcărilor din Cluj-Napoca — Primăria Cluj-Napoca](#)
 20. [O dezbatere despre Politica de Parcare a Iașului — IașulNostru.ro](#)
 21. [Ciucu anunță iminente Zone cu Emisii Reduse în București — B365.ro](#)
 22. [Ciprian Ciucu: Aerul curat se obține cu Zone cu Emisii Reduse — Economica.net](#)
 23. [Ciucu nu susține parcare gratuită pentru mașini electrice — Agerpres \(aprilie 2026\)](#)
 24. [Municipiul București a lansat oficial Planul de Acțiune pentru Oraș Verde — București FM \(2025\)](#)
 25. [PAOV promite transformări uriașe: mașini poluante cu acces limitat în centru — B365](#)
 26. [Planul prin care Bucureștiul devine un oraș verde, investiție 6 miliarde euro — Buletin de București](#)
 27. [Regulament parcare Sector 3 — tarife 2026 \(HCGMB 514/23.12.2025\) — Primăria Sector 3](#)
 28. [Planul de Acțiune pentru Oraș Verde Timișoara — EBRD Green Cities](#)
 29. [Planul de Mobilitate Urbană Durabilă București 2016-2030 — PMB](#)
 30. [Climate City Contract București 2035 — M100 Mirror Mission Cities Hub](#)
- [Romania](#)
31. [Calendarul transformării — M100 PMB](#)