



Nr. 7886, 7888, 7889, 7890, 7751, 7750, 7752, 7787, 7831, 7829, 7828, 7827, 7826, 7825, 7824, 7823, 7818, 7817, 7815, 7814, 7813, 7870, 7905, 7906/2026

30-06-2026

**Către: Doamna Deputat Oana MURARIU
Secretar al Camerei Deputaților**

26 07 2026 668/330 02

Ref.la: Răspunsuri la întrebări/interpelari formulate de deputați

Stimată doamnă secretar,

Vă transmitem, alăturat, răspunsurile instituțiilor vizate cu privire la unele întrebări/interpelări formulate de deputați, potrivit tabelului anexat.

Cu deosebită considerație,

NINI SĂPUNARU

SECRETAR DE STAT



**Ministerul Dezvoltării,
Lucrărilor Publice și Administrației**

Nr. 7813 / DRP
DATA 29.06.2026

- 1606B -

Cabinet ministru
Bd. Libertății nr. 16,
Latura Nord, sector 5
București, cod poștal 050706

Tel : +4 0372 111 506
Fax: +4 0372 111 337
www.mdlpa.ro

Nr. 145540/24.06.2026

**Către: DOAMNA DEPUTAT GABRIELA PORUMBOIU
PARLAMENTUL ROMÂNIEI - CAMERA DEPUTAȚILOR**

Referitor la: Interpelarea dumneavoastră înregistrată la Camera Deputaților cu nr. 1606B/2026 având ca obiect „Situția infrastructurii de parcare și raportul dintre numărul de autovehicule și locurile de parcare din municipiul Craiova”

Stimată doamnă deputat,

Ca urmare a interpelării dumneavoastră prin care solicitați informații cu privire la gestionarea parcărilor și introducerea unor taxe cu impact direct asupra proprietarilor de autovehicule din municipiul Craiova, vă comunicăm următoarele: Legea nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă a marcat o tranziție clară în politicile de dezvoltare urbană din România, mutând definitiv accentul de la facilitarea traficului auto către o planificare orientată spre oameni, transport public și sustenabilitate. Conform acestui cadru normativ, managementul parcărilor nu mai este privit ca o obligație a autorităților de a asigura un loc gratuit sau garantat pentru fiecare autovehicul înmatriculat, ci ca un instrument de gestionare a cererii de mobilitate auto. În armonie cu acest cadru, Politica Urbană a României (HG nr. 1.575/2022) poziționează managementul parcărilor ca un mecanism de gestionare eficientă a traficului, prioritizând soluțiile smart, accesibilitatea pietonală și infrastructura de tip Park & Ride la intrările în oraș, asigurând totodată sprijinirea financiară a transportului public și a zonelor verzi.

Abordarea deficitului de parcare din municipiu trebuie raportată direct la principiile fundamentale ale legislației actuale. Astfel, *art.4 lit.f)* din Legea nr. 155/2023

privind mobilitatea urbană durabilă stipulează expres că prioritatea națională o reprezintă încurajarea utilizării transportului alternativ în detrimentul autovehiculelor personale. În strânsă legătură cu acest principiu, *art.4 lit.i*) instituie managementul parării și al staționării nu ca pe o obligație de a extinde infrastructura pentru mașini, ci ca pe un mecanism de control al accesului traficului, corelat direct cu capacitatea transportului public și a celui nemotorizat.

Prin urmare, strategiile locale sau solicitările care vizează creșterea continuă a numărului de locuri de parcare contravin în mod direct *art. 14 lit.f*) din aceeași lege. Acest text obligă autoritățile locale la stimularea utilizării transportului public, a mersului pe jos și cu bicicleta tocmai prin introducerea unor taxe de parcare restrictive și prin reducerea volumului general de parări destinate autovehiculelor. Extinderea locurilor de parcare nu mai reprezintă o opțiune acceptabilă, deoarece ar genera un fenomen de cerere *indusă*, atrăgând și mai multe mașini în trafic, blocând spațiul public și crescând poluarea.

În baza principiului autonomiei locale, evidența exactă a patrimoniului, inventarul locurilor de parcare și gestionarea cererilor aflate în așteptare cad în competența Primăriei și Consiliului Local al Municipiului Craiova. Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației nu centralizează baze de date granulare la nivel de UAT, însă monitorizează ca programele de finanțare guvernamentale și europene (precum PNRR sau Programul Regional Sud-Vest Oltenia 2021-2027) să fie direcționate prioritar către flote de transport public nepoluante și infrastructură ciclistă. Din această perspectivă, construcția de parări clasice nu mai reprezintă o prioritate finanțabilă din fonduri publice, fiind acceptate doar terminalele de tip Park & Ride la periferie, folosite exclusiv pentru a opri mașinile înainte de intrarea în oraș.

În ceea ce privește reglementarea prin tarifyare, condiționarea taxării de „asigurarea prealabilă a unui loc pentru fiecare cetățean” contrazice realitatea fizică a orașelor dense. Regulamentele de parcare tarifyat sunt recunoscute legal și tehnic drept cea mai eficientă metodă de a elibera spațiul public și de a descuraja staționarea pe termen lung. Sumele colectate din aceste taxe reprezintă venituri la bugetul local care trebuie direcționate prioritar către subvenționarea transportului în comun și amenajarea de piste sau spații verzi, pentru creșterea calității vieții.

Dreptul cetățenilor la mobilitate se garantează prin alternative sigure și transport public de calitate. Pentru soluționarea pe termen lung a problemelor de trafic, autoritatea locală din Craiova are obligația legală de a implementa măsurile de

descurajare a traficului auto cuprinse în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al municipiului.

Informații referitoare la componentele din Planul Național de Redresare și Reziliență coordonate de Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, inclusiv ghidurile specifice, se regăsesc la adresa de internet: <https://www.mdlpa.ro/pages/pnrr>.

Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației își exprimă, și pe această cale, totala deschidere față de solicitările formulate de către membrii Parlamentului României, ca importantă resursă pentru optimizarea politicilor sale.

Cu deosebită considerație,

p. MINISTRUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI

SUBSECRETAR DE STAT

GABRIEL TRAIAN GHILEA

Ghilea

Gabriel-Traian