

EXPUNERE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul prezentului proiect de act normativ

LEGE

**privind modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002
privind circulația pe drumurile publice**

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale

Poluarea aerului cauzată de traficul auto este unul dintre principalii responsabili pentru toxicitatea aerului în Europa. Traficul auto generează peste 50% din emisiile cu oxizi de azot (NOx), arată statisticile publicate de Agenția Europeană a Mediului în 2018.¹

Emisiile NOx, generate în special de motoarele diesel, au fost clasificate de Agenția Internațională de Cercetare a Cancerului din cadrul Organizației Mondiale a Sănătății ca fiind carcinogene de grup 1, fiind una dintre cauzele principale ale cancerului pulmonar.

Impactul poluării auto este cel mai grav în cazul copiilor, noxele sunt emise de mașini aproape de nivelul solului și din această cauză afectează cel mai mult copiii, care inhalează cantități mai mari de gaze poluante și particule, aflându-se mai aproape de sol. Aceștia respiră cu până la 37% mai multe particule cancerigene de NOx.

Expunerea la particulele toxice generate de traficul auto afectează inima, plămânii și creierul copiilor, ducând la astm, alergii și funcționare cerebrală redusă. Poluarea aerului cauzată de traficul auto este în mod special dăunătoare fătului deoarece poate produce alergii și tulburări cardio-respiratorii la viitorul copil, arată o serie de studii.

În cazul zonelor cu trafic auto intens, impactul nociv al poluării este imediat. Din cauză că poluarea aerului duce la scăderea funcției pulmonare, efectul benefic al mersului pe jos este anulat de o plimbare scurtă pe o stradă cu trafic aglomerat.

Studiul Ecopolis lansat în 2023 în urma monitorizării calității aerului la 44 de școli și spitale din București, arată că la 29 din 30 de școli și la 13 din 14 spitale, valorile maxime admise pentru protejarea sănătății umane în ce privește pulberile în suspensie au fost depășite cu până la 7 ori!²

Comisia Europeană arată că anual mor prematur 1200 de copii din cauza poluării în Uniunea Europeană.

¹ Agenția Europeană de Mediu/ European Environment Agency
<https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-air-pollutants-8/transport-emissions-of-air-pollutants-8>

² <https://drive.google.com/file/d/1805SPO-wtwYodLfER-N6w0-HCjMtBiAD/view>

Un raport UNICEF indică drept elemente esențiale pentru bunăstarea copiilor: lumina, calitatea aerului și a apei, căldura, frigul, spațiul verde, locurile de joacă, condițiile din școli, transportul public, traficul, calitatea și siguranța drumurilor. În ceea ce privește calitatea aerului raportul arată că: • **93% dintre copiii cu vârste sub 15 ani și peste 600 de mil. de copii sub 5 ani respiră aer poluat, care le va afecta starea de sănătate și implicit dezvoltarea neuropsihică;** • **Copiii au de 10 ori mai multe șanse decât un adult să fie afectați de poluare** • **În 2019 poluarea a fost a patra cauză principală de risc de mortalitate prematură** • **26% dintre toate decesele de la copiii sub cinci ani din 2017 au fost cauzate de poluare.** • **Două milioane de copii vor dezvolta astm din cauza poluării.** Din același raport Unicef, publicat în aprilie 2022 reiese că prin raportare la peste 20 de indicatori de bunăstare a copiilor, România se plasează pe ultimul loc din 29 de țări evaluate.³ În acest sens este necesară acționarea și adaptarea legislației pentru protejarea infrastructurilor sensibile la poluare, cum sunt instituțiile de învățământ și instituțiile sanitare, în special.

În cazul României, poluarea aerului este responsabilă pentru 29.000 de morți premature în fiecare an, arată rapoartele anuale ale Agenției Europene a Mediului. Iar situația este cea mai îngrijorătoare în capitală: un bucureștean pierde în medie aproape 2 ani din viață din cauză că limitele de poluare stabilite de Organizația Mondială a Sănătății nu sunt respectate. **Bolile asociate poluării omoară de 15 ori mai mulți români decât accidentele rutiere.**

Tot România înregistrează cel mai mare cost mediu social asociat poluării din Europa, cu 30% peste media europeană. Bucureștiul este orașul european cel mai afectat de costurile sociale cauzate de poluarea aerului, după Londra, respectiv 3.004 euro/an/capita, arată studiul "Impactul poluării aerului asupra costurilor pentru sănătate", publicat de Alianța Europeană de Sănătate Publică (EPHA), care cuantifică valoarea monetară a deceselor premature, a îngrijirilor medicale și a zilelor de muncă pierdute⁴.

Ca urmare a faptului că țara noastră **nu respectă valorile limită** privind poluarea aerului în municipiul București Comisia Europeană a chemat în 2018 România în judecată la Curtea de Justiție a Uniunii Europene pentru eșecul sistemic de a reduce poluarea. **Măsurile luate de țara noastră au fost ineficiente, motiv pentru care România a fost condamnată în 2020 de Curtea de Justiție a Uniunii Europene pentru depășirea limitelor pentru PM10 în București.** În 2022 Comisia Europeană a deschis o nouă procedură de infringement pentru depășirile înregistrate pentru dioxidul de azot NO2 în 5 orașe din România, respectiv București, Brașov, Cluj, Timișoara și Iași

³https://www.unicef.org/parenting/air-pollution?gclid=Ci0KCCQiAveWrBhDDARIsAGP1mWRU81agL6vD9xGh5JPZQedaSCvkBWFNkwWkAnvIRL_3fBbMkfckrhcaAukqEALw_wcB

⁴https://cedelft.eu/wp-content/uploads/sites/2/2021/03/CE_Delft_190272_Health_costs_of_air_pollution_in_European_cities_and_the_linkage_with_transport_Def.pdf

2. Schimbări preconizate

Inițiativa legislativă presupune o serie de modificări și completări aduse Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, de natură să răspundă unor nevoi identificate la nivelul societății și să completeze o reglementare lacunară. Respectiv, **interzicerea staționării cu motorul pornit pentru o perioadă mai mare de 5 minute.**

Măsura de interzicere a staționării cu motorul pornit, pentru vehiculele care nu sunt în trafic, este o măsură concretă anti-poluare, extrem de necesară în România, având un cost redus și un impact enorm pentru cetățenii care locuiesc în mediul urban și nu numai, în contextul în care traficul rutier din România are această componentă pasivă de poluare, reprezentată de mașinile care, fără a se afla în trafic, staționează cu motorul pornit,

Devine astfel extrem de necesar a se diminua nivelul emisiilor generate de vehiculele cu motoare termice (benzină, dar mai ales Diesel) aflate în circulație în orașele mari și extrem de poluate, iar una din aceste măsuri, implementabilă fără cost, dar deosebit de eficientă inclusiv prin aspectul educațional al acesteia, constă în a determina șoferii vehiculelor cu motor termic de a nu menține motorul pornit al vehiculelor pe care le conduc, atunci când nu sunt angajați în trafic și imobilizează voluntar vehiculul.

În Anglia, Belgia, Olanda, Franța, Italia, Germania, Austria, Danemarca, Suedia și Finlanda, dar și în 23 din cele 50 de state ale SUA, alături de Districtul Columbia și Canada⁵, în scopul reducerii poluării aerului, legislația (anti-idling laws) interzice staționarea vehiculelor cu motorul pornit, atunci când acestea nu sunt în trafic.

Concret, în țările UE mai sus-menționate, limita de timp până la care este considerată acceptată staționarea unui vehicul cu motorul pornit, dacă acesta nu este în trafic, este de 10 secunde în Italia și Franța, 20 de secunde în Austria, 40 de secunde în Germania sau 60 de secunde în Olanda⁶, în timp ce în Suedia și Finlanda este permisă staționarea mașinilor cu motorul pornit pentru maximum 2 minute⁷, cu aplicarea de sancțiuni plecând de la 20 lire (în Anglia) la 130 euro (Belgia) sau 135 euro (Franța), deși, pentru circumstanțe agravante, amenda poate ajunge și la 750 euro (Franța)⁸.

3. Alte informații

⁵ SUA
<http://www.ncsl.org/research/environment-and-natural-resources/putting-the-brakes-on-idling-vehicles.aspx>.

⁶ Germania: <https://www.stuttgartcitizen.com/columns/going-green/going-green-idling-your-car-is-a-no-no/>, Canada
<https://www.nrcan.gc.ca/energy/efficiency/communities-infrastructure/transportation/cars-light-trucks/idling/4415> consultate 18.12.2019.

⁷ Suedia: <https://www.tripvo.com/destinations/sweden/stockholm/driving-and-parking-in-stockholm/>, Finlanda: https://www.expat-finland.com/pdf/driving_in_finland.pdf consultate la 18.12.2019.

⁸ Anglia: <https://idlingaction.london/> respectiv <https://nfgp.org.uk/switch-off-your-engine-idling-gets-you-nowhere/> (unde Scoția are legislație separată, <https://www.aberdeencity.gov.uk/services/environment/air-quality-aberdeen/idling/>); Belgia și Franța: <https://www.thelocal.fr/20190304/switch-off-your-motor-leaving-your-engine-idling-is-illegal-in-france> consultate la 18.12.2022.

Secțiunea a 3-a Impactul socio-economic al proiectului de act normativ
1. Impact macro-economic
1¹. Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat
2. Impact asupra mediului de afaceri
2¹. Impactul asupra sarcinilor administrative
2². Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii
3. Impact social
4. Impact asupra mediului Propunerea de modificare a <i>Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice</i> are drept scop îmbunătățirea cadrului legal pentru o mai bună calitate a aerului, în concordanță cu practicile din statele dezvoltate pe subiect. Aceste schimbări își propun să ducă la politici publice locale îndreptate spre reducerea poluării din mediul urban și din zonele cu trafic ridicat, comportamente mai responsabile ale cetățenilor și un mediu mai sănătos, cu o calitate a vieții crescută.
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)
7. Alte informații Prevederile propunerii legislative nu au impact financiar asupra bugetului general consolidat.
Secțiunea a 5-a Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare Proiectul modifică <i>Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice</i> prin modificarea și completarea unor articole, prin care se stabilește că este interzisă staționarea cu motorul pornit și sancțiunea corelativă.
1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ (acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ): a) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții:

1¹. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare
3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente, făcându-se referire la un anume acord, o anume rezoluție sau recomandare internațională ori la alt document al unei organizații internaționale Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6. Alte informații
1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ Au fost organizate două consultări publice la care au fost invitați reprezentanți ai societății civile și reprezentanți ai autorităților cu atribuții în domeniu.
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
Secțiunea a 7-a Măsuri de implementare
1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale - înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente Punerea în aplicare a prezentei propuneri legislative se va realiza de către instituțiile existente, fără a fi necesară înființarea de noi organisme.

Față de cele prezentate, a fost elaborată *propunerea legislativă privind modificarea și completarea Ordonanței de Urgență nr. 195/2002* pe care o supunem Parlamentului spre adoptare.

Senator

Ion-Dragos Popescu