



PARLAMENTUL ROMÂNIEI

CAMERA DEPUTAȚILOR

SENATUL

EXPUNERE DE MOTIVE

la propunerea legislativă pentru completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice

1. Introducere

Este incontestabil faptul că tranziția către mobilitatea electrică a devenit o direcție clară atât la nivel european, cât și la nivel național. În România, interesul pentru mașinile electrice a crescut constant în ultimii ani, susținut de programe de finanțare precum Rabla Plus și de costurile tot mai ridicate ale combustibililor convenționali. Numărul de vehicule electrice și hibride plug-in este în creștere, iar tot mai mulți utilizatori iau în calcul această opțiune ca alternativă viabilă pentru mobilitatea zilnică.

Această tendință generează însă o presiune directă asupra infrastructurii de încărcare, care nu reușește să țină pasul cu ritmul de dezvoltare, iar accesul la puncte de încărcare devine un factor critic în utilizarea acestor vehicule și în decizia de achiziție. În acest context, dezvoltarea și utilizarea eficientă a infrastructurii de încărcare nu mai sunt opționale, ci condiții necesare pentru continuarea tranziției către mobilitate electrică.

Cu toate acestea, în prezent, România este la coada clasamentului european cu 0,3 puncte de încărcare la mia de locuitori, spre deosebire de state precum Olanda, care are 11 puncte de încărcare la mia de locuitori, Danemarca 7,6, iar Belgia 7,5. În plus, doar 40% dintre proprietarii de mașini electrice din România au acces la încărcare acasă – una dintre cele mai scăzute valori la nivel global, iar 38% nu au deloc posibilitatea de a instala o priză personală (studiu realizat de Roland Berger). Creșterea accelerată a numărului de vehicule

electrice în România aduce cu sine nu doar oportunități, ci și nevoia urgentă de reguli clare și coerente privind utilizarea infrastructurii de încărcare.

În contextul unei infrastructuri insuficiente, eficientizarea locurilor de încărcare prin măsuri de sancționare a ocupării acestora de vehicule care nu folosesc efectiv funcția de încărcare este esențială. Pentru un posesor de vehicul electric, imposibilitatea de a accesa un punct de încărcare marcat pe hartă, dar ocupat abuziv, poate duce la imobilizarea vehiculului în trafic, generând inclusiv riscuri de siguranță rutieră.

2. Contextul actual

În prezent, legislația nu sancționează staționarea pe locurile destinate încărcării vehiculelor electrice în afara programului de încărcare, astfel că posesorii de astfel de autovehicule se află de multe ori în situația în care au nevoie de un loc pentru încărcare și nu pot dispune de acesta pentru că este ocupat de un vehicul care nu folosește funcția de încărcare.

Este important de reținut faptul că locurile destinate încărcării sunt infrastructuri de utilitate publică, nu simple locuri de parcare. Utilizarea lor în alt scop decât cel tehnic reprezintă o deturnare a destinației spațiului respectiv.

În lipsa unui temei legal și a unei definiții clare a acestor spații destinate încărcării, autoritățile competente să constate și să aplice sancțiuni nu pot interveni în mod eficient pentru a sancționa un comportament abuziv și a aplica amenzi.

În absența unor reguli unitare la nivel național, autoritățile locale au fost nevoite să intervină individual, stabilindu-și propriile norme și sancțiuni.

Această descentralizare a condus la o aplicare neuniformă a regulilor: în unele orașe există măsuri stricte și controale constante, în timp ce în altele reglementările sunt abia la început sau insuficient aplicate. Pentru cetățeni, această situație generează confuzie și incertitudine, mai ales în condițiile în care infrastructura de încărcare este încă limitată, iar ocuparea abuzivă a acestor locuri devine o problemă frecventă.

În acest context, instituirea unui cadru legislativ național clar și coerent devine esențială. O astfel de reglementare ar elimina diferențele de aplicare între localități, ar asigura utilizarea corectă a infrastructurii existente și ar sprijini în mod real tranziția către mobilitatea electrică.

Această necesitate trebuie privită și în context european. Sectorul transporturilor generează aproape un sfert din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră din Uniunea Europeană, majoritatea provenind din transportul rutier. În consecință, tranziția către mobilitatea electrică a devenit o prioritate centrală a politicilor europene de mediu, în linie cu obiectivul de neutralitate climatică. În acest sens, legislația europeană a devenit tot mai strictă: începând cu anul 2035, toate vehiculele noi comercializate în statele membre trebuie să fie cu emisii zero, iar dezvoltarea infrastructurii de încărcare este susținută prin obligații clare, inclusiv amplasarea stațiilor la intervale regulate pe rețelele principale de transport.

Prezenta inițiativă sprijină implementarea obiectivelor Regulamentului (UE) 2023/1804 (AFIR), care impune statelor membre optimizarea utilizării infrastructurii de reîncărcare.

Eficiența stațiilor de încărcare este direct afectată de disponibilitatea fizică a acestora, iar sancționarea staționării în afara programului de încărcare poate asigura rotația necesară vehiculelor electrice, conform principiilor de accesibilitate și nediscriminare promovate de legislația europeană.

În spiritul Directivei (UE) 2024/1275, care reglementează accelerarea instalării infrastructurii de reîncărcare în clădirile nerezidențiale și parcările publice, este imperativ ca statul român să garanteze nu doar existența fizică a stațiilor, ci și utilitatea lor practică prin măsuri de control al staționării.

În Uniunea Europeană ocuparea abuzivă a locurilor de încărcare este fenomenul cunoscut sub numele de “*ICEing*” care este sancționat prin reglementări naționale care devin din ce în ce mai stricte, pe măsură ce regulamentul european AFIR impune standarde obligatorii de accesibilitate a infrastructurii.

În state precum Germania, Austria, Franța și Olanda staționarea vehiculelor cu combustie sau a vehiculelor electrice pe locurile destinate încărcării este sancționată dacă acestea nu sunt conectate sau dacă rămân staționate după finalizarea procesului de încărcare, pentru a asigura rotația utilizatorilor.

3. Modificări propuse

Prin această inițiativă legislativă dorim să acoperim un vid legislativ actual care să ne ajute să ne aliniem legislației europene în domeniu și să încurajăm tranziția către mobilitatea electrică prin măsuri ce vin să susțină utilizatorii acestui tip de vehicule.

În primul rând, prin definirea „*locului destinat încărcării vehiculelor electrice*” ca un spațiu cu destinație tehnică specifică, ci nu ca un simplu loc de parcare. Această distincție este vitală pentru a preveni interpretările subiective în trafic și pentru a permite administratorilor stațiilor de încărcare să aplice o semnalizare unitară și explicită, care să indice clar că staționarea este permisă exclusiv pe durata procesului de încărcare.

În al doilea rând, prin sancționarea ocupării acestor locuri de către autovehicule cu combustie sau de către vehicule electrice care nu folosesc efectiv stația, este singura metodă eficientă de a asigura rotația utilizatorilor și a preveni folosirea necorespunzătoare a spațiului respectiv.

Fără un mecanism de sancționare (amendă și puncte de penalizare), investițiile în stații de încărcare pot să fie descurajate, generând inclusiv frustrare în rândul posesorilor de vehicule electrice și încetinind ritmul de adoptare a mobilității sustenabile în România. Obiectivul principal este garantarea accesului real la infrastructură, iar în lipsa unei legislații sancționatoare clare, acest lucru nu poate fi realizat.

Prin aceste modificări dorim să susținem creșterea disponibilității reale a stațiilor de încărcare și utilizarea eficientă a acestora, încurajarea dezvoltării infrastructurii de reîncărcare precum și stabilirea clară a organelor competente să intervină și să aplice sancțiuni într-un temei legal clar, lucru imposibil în prezent din cauza lipsei unor reglementări specifice.

4. Impact bugetar

Impactul bugetar va fi unul pozitiv. Având în vedere faptul că prezenta inițiativă are scopul de a descuraja staționarea în afara programului de încărcare și a educa populația cu privire la utilizarea stațiilor de încărcare, până când aceste obiective vor fi îndeplinite, vor fi aplicate amenzi care se vor constitui venituri la bugetele locale.

5. Impact social

România are angajamente ferme prin PNRR pentru instalarea a peste 13.000 de puncte de încărcare până în anul 2026. Această lege este menită să asigure că indicatorul de utilizare al acestor stații va fi unul real. Operatorii de rețele de încărcare vor fi mai motivați să investească în România știind că statul protejează accesul clienților la echipamentele lor, iar creșterea încrederii cetățenilor în infrastructura de încărcare a vehiculelor electrice poate determina inclusiv o creștere a achiziționării unor astfel de vehicule. Prin aceste măsuri sancționatorii, utilizatorul poate avea o certitudine mai mare că un loc de încărcare liber pe aplicație este liber și în realitate, crescând astfel accesul real la infrastructură.

În numele inițiatorilor:

deputat Cezar-Mihail Drăgoescu USR

deputat Ovidiu-Romulus Paraschivescu USR

senator Cynthia Păun USR

senator Gheorghe Stăfănice USR

Lista inițiatorilor

Propunere legislativă pentru completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice

Nr. crt.	DEPUTAT/SENATOR	SEMNĂTURA	PARTID
	ECHERT ADRIAN		USR
	COLIBAN ALLEN		USR
	BLAGA DANIEL		USR
	GIURGIU ADRIAN		USR
	Rebana Bogdan		USR
	ȘENDROIU VLAD-IOAN		USR
	MOȘTEANU LUCIU TOMUȚ		USR
	RIGHAN CIPRIAN		USR
	GHEORGHIU ANDREI FLORIN		USR
	Dimitriu ALEXANDRU		USR
	ALIN ȘOPIA		USR
	ALECSANDRU HARIUS- - NICOLAE		

Lista inițiatorilor

Propunere legislativă pentru completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice

Nr. crt.	DEPUTAT/SENATOR	SEMNĂTURA	PARTID
	RUS VASILE-CIPRIAN		USR
	BOCHILEANU GEORGE-ĂTĂLIN		USR
	SPATARU SIMONA		USR
	CIBU SEACONU RUXANDRA		USR
	CERNIC SEBASTIAN		USR
	Oprea Aurel		USR
	MINARU CĂTĂLIN-EMIL		USR
	DOBRA ELENA-ADELIANA		USR
	ANGHEL RĂZVAN -PAU		USR
	Bodea Marius		USR
	Mirescu Noron		USR
	Császár Károly -Zoo H	UDMR/RMASZ	

[illegible]

[illegible]