



COMUNITATEA
BICICLIȘTILOR
DIN BUCUREȘTI

Cu privire la inițiativa Ministerului Administrației și Internelor de modificare a O.U.G. nr195/2002, în special la poziția acestora față de acest proiect, arătăm că aceasta **nu este în conformitate** cu realitatea juridică a textului propunerii.

Prin propunerea de abrogare a art. 72 alin. 7 din OUG 195/2002, precum și prin instituirea unor excepții de la alte norme, se legalizează, de fapt, parcare pe trotuar fără a se mai ține cont de niciun criteriu obiectiv. Dispare astfel nevoia de a avea minimum un metru de trotuar liber, fără a se înlocui cu altceva. Precizăm că, din punctul nostru de vedere – bazat pe concluzii ale experților, reglementate deja în normative - ar fi necesar ca lățimea trotuarului liber să fie de minimum 2m. Deși, aparent, noua reglementare aduce un plus de disciplină în domeniul parcarilor, de fapt protecția pietonilor pe trotuare scade. Există sute de specialiști care au analizat traficul în cele mai mari orașe din România, care au întocmit puncte de vedere ce nu se regăsesc în modificările propuse. Este regretabil că munca de aproape doi ani a unor experți este ignorată – ne referim la experții care au lucrat la Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă, proiectate sau în curs de proiectare în mai multe orașe din România.

Cu privire la amendarea proprietarului, textul propus are lacune serioase, având în vedere că nu se prevede modul de aplicare a punctelor de penalizare. Este total ignorată, de exemplu, situația în care proprietarul este o persoană juridică. Un alt exemplu: ce se întâmplă în condițiile în care se revocă un proces-verbal, însă anterior proprietarul, persoană fizică, a depășit limita de puncte și i-a fost suspendat și permisul de conducere? Ulterior se va dovedi că și acea sancțiune trebuie revocată, doar că pentru respectiva sancțiune nu există posibilitatea revocării.

Cu privire la încercarea MAI de a nu ajunge într-o zonă comercială, arătăm că prev. art. 64 face referire la „cheltuieli” de ridicare, transport și depozitare a autovehiculelor. În reglementarea propusă apare noțiunea de „contravaloare”, ori

tocmai în acest fel se lasă libertate administratorilor de drum să pună tarife peste costurile efective suportate pentru ridicări.

Textul propunerii are și multe alte probleme, precum și lacune de reglementare. Considerăm că proiectul, în forma lui actuală, ar trebui supus unei dezbateri reale cu toți factorii implicați și modificat în sensul acestor discuții. Problemele ce fac obiectul propunerii sunt reale, importante, iar reglementarea acestora este necesară - dar nu într-o formă ca cea actuală, pe care noi o considerăm profund perfectibilă.

Mulțumim,

Adrian Rista

Comunitatea Bicicliștilor din București