Iceland Liechtenstein Norway **Active citizens** fund

# București, veșnica parcare

## Ce fac și ce pot face (mult mai bine) autoritățile locale

Iulie 2022

Autori: Alexandru Damian, Vlad Adamescu

Proiect derulat de:

CENTRUL ROMÂN DE POLITICI EUROPENE CRPE DEBATING EUROPE, PROVIDING EXPERTISE

Fundația Comunitară Buzău

FUNDAȚIA COMUNITARĂ VÂLCEA

Fundația Comunitară Timișoara

Fundația Comunitară Banatul Montan

## Executiv

**Ce facem cu Bucureștiul sufocat de mașini?** Primul răspuns este că am învățat să ne descurcăm într-un oraș în care fiecare petic de trotuar sau spațiu verde a devenit un loc gratuit de parcare. Trecem pe lângă și, din când în când, apelăm la Poliția locală sau Brigada rutieră. Avem sau nu avem nevoie de mașină, ne-am obișnuit să o parcăm la scara blocului și apoi la scara biroului, restaurantului sau parcului.

**A te deplasa pe jos între oricare două puncte ale Bucureștiului include numeroase obstacole.** De cele mai multe ori acestea sunt mașinile, dar avem desigur și numeroase borduri supra înălțate, amenajări dubioase sau chiar trotuare lipsă cu totul, căci, desigur, locurile de parcare au avut prioritate. Iar pentru persoanele cu dizabilități această realitate este cruntă. Bucureștiul este orice, numai un oraș accesibil nu este.

**A opri un fenomen atât de larg răspândit pare iluzoriu, mai ales în lipsa unei strategii privind transportul public sau velo, transport decent intra și inter urban și, desigur, a numărului enorm de mașini aflate în orice moment în București, înregistrate sau în tranzit.** Asta nu înseamnă însă că discuția trebuie pornită doar de la așa-zisul drept la locul de parcare și gândite politice publice în jurul mașinilor. A promova în spațiul public principiul „facem mai întâi parcări și apoi sancționăm" este ceea ce a transformat orașul într-o parcare, cu o componentă reglementată și una nereglementată. Și nu, nu se pot face niciodată suficient de multe parcări încât să găzduiască toate mașinile aflate în orice moment în București.

**Am întrebat Primăria Generală și Primăriile de Sector ce proceduri au atunci când sunt sesizate cu privire la mașini parcate neregulamentar.** Pe treceri de pietoni, pe trotuare sau spații verzi. Iar răspunsurile au fost variate, dar ar descumpăni pe cel care sesizează. Și, desigur, ce au făcut și ce planuri au pentru a preveni transformarea orașului într-o (și) mai mare parcare.

**Primăria Generală a anunțat abia recent un plan de regândire a parcării în inelul central.** Niciun loc de parcare gratis și fără parcări neregulamentare pe carosabil, spațiu verde și trotuare este ceea ce promite Primăria Generală prin vocea viceprimarului Stelian Bujduveanu. În cel mult un an, până în vara anului 2023, ni se promit trotuare accesibile cel puțin în centrul orașului și stoparea fenomenului de parcare pe trotuare și spațiu verde.

**O parte din primăriile de sector au fost mai active în a descuraja și sancționa parcarea neregulamentară.** Numărul de sancțiuni a crescut semnificativ în 2021 față de anii anteriori, cu polițiile locale subordonate **Primăriilor Sector 1 și Sector 6 cele mai active**. Primăria Sector 6 a publicat inclusiv pe pagina oficială numeroase postări cu stâlpișori montați pentru a preveni accesul mașinilor pe trotuare, parcarea pe carosabil în zonele cu treceri de pietoni sau în intersecții și și-a asumat o politică de descurajare a parcării neregulamentare.

**Nicio poliție locală de sector nu dă însă mai mult de 10-20 amenzi sau avertismente pe zi pentru parcare neregulamentară, ceea ce arată un grad de toleranță foarte ridicat.** Polițiile Locale Sector 2 și Sector 3, de exemplu, s-au arătat extrem de tolerante în perioada 2020-2021, cu o medie de 3-5 amenzi sau avertismente pe zi, deși cea din urmă este, alături de Primăria Sector 4, în topul celor care ridică cele mai multe mașini pentru parcare neregulamentară conform datelor solicitate. Sigur, Polițiile Locale au multe alte atribuții, însă sunt diferențe semnificative inclusiv între sectoare în a sancționa (Poliția Locală Sector 1 a dat 7,761 amenzi în 2021 comparativ cu 1,250 în cazul Poliției Locale Sector 2).

**Principalul obstacol îl reprezintă însă imposibilitatea polițiștilor locali de a amenda direct conducătorii mașinilor parcate neregulamentar pe carosabil sau trotuare dacă aceștia nu se află la mașină.** Doar Poliția Națională are dreptul de a-i identifica. Sigur, există diverse posibilități pentru a reuși să sancționezi acest comportament, dar pe fundalul acestei provocări, multe dintre polițiile de sector decid să nu se complice, să ofere doar avertismente (celebrele atenționări tip sticker) sau să nu ia nicio măsură.

**Sancționarea mașinilor parcate pe spații verzi este cu totul o altă poveste.** Pentru parcarea pe spațiul verde, Primăriile de Sector au o abordare relativ unitară, sancționând aceste abateri, cu Primăria Sectorului 6, de exemplu, adoptând o politică destul de dură împotriva distrugerii spațiului verde, inclusiv cu posibilitatea de a merge în instanță pentru distrugere și vandalism și recuperarea prejudiciului. Numai Primăria Sector 5 face notă discordantă. Printre marile provocări subliniem spațiile verzi de pe aliniamentele stradale (și trotuarele) transformate în parcări și unde legea se aplică mai degrabă selectiv și doar la sesizările cetățenilor.

**În ceea ce ține de ridicarea mașinilor parcate neregulamentar, Primăriile de Sector au primit recent atribuții sporite și pot ridica mașini de pe întregul teritoriul sectorului.** Noua „competență", anunțată triumfalist pe rețelele sociale a rămas la stadiul de intenție mai degrabă, numărul de mașini ridicate în 2022 fiind foarte scăzut. **Primăriile de Sector 2 și 5, respectiv Primăria Generală, nu au ridicat nicio mașină parcată neregulamentar în anul 2022,** iar Primăriile Sector 3 și 4 ridică un număr semnificativ mai mare de mașini comparativ cu celelalte sectoare. Sigur, o parte din primăriile de sector s-au concentrat pe ridicarea mașinilor abandonate, dispun de un număr insuficient de mașini de ridicare sau au fost afectate de imposibilitatea de a achiziționa din cauza livrărilor întârziate.

**Pot sancțiunile rezolva problema parcărilor neregulamentare?** Evident că nu, doar măcar pot descuraja situațiile aberante (pe care ar trebui să se și concentreze) în care avem mașini parcate pe trecerile de pietoni, pe spațiul verde, pe tot trotuarul, în dreptul rampei pentru persoanele cu dizabilități, pe puținele piste de bicicletă sau care blochează accesul în parcuri, școli, spitale, etc. Sunt unul din instrumentele de la îndemâna administrațiilor locale care pot ajuta la a avea trotuare și spații pentru oameni. **Cu o medie de 72 amenzi sau avertismente pe zi în anul 2021, raportat la toate Primăriile de sector și Primăria Generală, e clar însă că nu se face o mare diferență**.

**Au fost multe promisiuni și puține realizări în cei doi ani post alegerile din 2020.** Lipsa de coordonare dintre Primăria Generală și Primăriile de sector este una evidentă, iar puținele inițiative de la nivelul sectoarelor nu pot rezolva una din problemele majore ale Bucureștiului. Noile promisiuni ale administrației Nicușor Dan ar trebui să aducă puțină ordine în haosul parcărilor în București, însă în lipsa unei aplicări mult mai severe a legislației, dublată de măsuri complementare care să descurajeze utilizarea mașinii, trotuarele și spațiile verzi din București vor continua să fie locuri gratuite de parcare.

**Este nevoie de menținerea unei presiuni publice pe Primăria Generală și cele de Sector pentru sancționarea parcărilor haotice.** Și suntem foarte mulți cetățeni deranjați de lipsa unor trotuare accesibile. Doar la nivelul Primăriei Sector 1, de exemplu, au fost peste 10.000 de sesizări în anul 2021 privind mașinile parcate neregulamentar. Numeroase inițiative și grupuri civice din toate sectoarele militează pentru dreptul la trotuare libere și accesibile, fără mașini. Este însă nevoie de mult mai mult curaj și voință din partea administrației de a elibera trotuarele și spațiile verzi de mașini.

## Recomandări și idei de mai bine

**Prima recomandare și, probabil cea mai greu de operaționalizat, este aplicarea legii.** Toleranța foarte ridicată a administrației locale față de mașinile parcate neregulamentar se răsfrânge și asupra polițiștilor locali. În lipsa unui mesaj de la vârful administrației publice locale, care să ceară asumat eliberarea trotuarelor și spațiilor verzi de mașini, respectiv descurajarea parcării haotice, lucrurile se vor mișca în continuare mult prea încet.

Recomandările includ măsuri pe care le considerăm aplicabile într-un termen cel mult mediu. Dacă ne uităm per ansamblu la practica unor orașe vestice care utilizează pe scară largă camerele de trafic pentru sancționarea parcările neregulamentare, extind zonele cu emisii scăzute, au baze de date interoperabile prin care pot urmări gradul de colectare al amenzilor, și, poate cel mai important, gândesc spații publice pentru oameni, avem nevoie de măsuri și strategii mult mai clare ale administrației privind ceea ce ne dorim de la viitorul Bucureștiului.

Recomandările noastre, unele mai ușor de aplicat, altele ce necesită puțină voință la nivelul Primăriei Generale și Primăriile de Sector, includ:

1. **Utilizarea sesizărilor cetățenilor privind mașinile parcate neregulamentar într-o manieră structurată.** Primăria Generală și Primăriile de Sector dispun de seturi de date privind zonele cu cele mai multe sesizări de parcare neregulamentară dinspre cetățeni ce pot fi utilizate pentru a derula programe pilot de prevenire a parcării pe spațiile verzi sau trotuare (montare „stâlpișori" sau alternative care să se integreze estetic în zona respectivă, aliniament verde înalt, supravegherea zonei de către poliția de sector, sistem de camere, etc.) și de sancționare (implementarea extensivă a competențelor legale, inclusiv prin utilizarea opțiunii de ridicare a mașinii).

2. **Profesionalizarea și reorganizarea Polițiilor locale.** Nu sunt puține situații în care polițiștii locali nu cunosc legislația privind sancționarea mașinilor parcate neregulamentar. Este nevoie inclusiv de un număr mai mare de echipaje de poliție în stradă, cursuri de formare pentru aceștia și, de ce nu, testări periodice. În anumite intervale orare, celebrele *rush hours*, aproape toții polițiștii locali din Serviciul Circulație ajută la dirijarea traficului, iar numărul de echipaje este foarte redus.

3. **Promovarea unei inițiative legislative care să permită polițiștilor locali să solicite proprietarului sau deținătorului mandatat al unui vehicul comunicarea identității persoanei căreia i-a încredințat vehiculul pentru a fi condus pe drumurile publice, precum și de a aplica sancțiunile contravenționale prevăzute de lege în cazul necomunicării relațiilor solicitate**. Conform prevederilor Deciziei nr. 11/2017 a Înaltei Curți de Casație și Justiție, doar polițiștii din cadrul Poliției Rutiere au competența de a solicita acest lucru, nu și polițiștii locali.

4. **Extinderea parteneriatelor între Polițiile Locale de Sector și Poliția Națională până la rezolvarea portițelor legale.** Transmiterea datelor privind parcarea neregulamentară către Brigada Rutieră pentru identificarea conducătorului autoturismului parcat neregulamentar pe baza notei de constatare întocmite de Poliția Locală.

5. **Uniformizarea procedurilor de sancționare și ridicare a mașinilor la nivelul tuturor sectoarelor.** Practica din ultimii ani ne arată o înțelegere neuniformă a legislației de către Primăriile de Sector și adaptarea de soluții diverse pentru probleme similare. De multe ori, din cauza numărului mare de portițe legale, Polițiile locale tolerează excesiv parcările neregulamentare.

6. **Testarea și analizarea de către Primăria Generală a implementării zonelor cu emisii scăzute.** Accesul vehiculelor care nu respectă anumite standarde de emisii este descurajat și taxat.

7. **Pilotarea de către Primăriile de Sector și Primăria Generală de zone pietonale permanente, atât în inelul central, cât și în cartiere, în strânsă colaborare cu rezidenții din zonă.** Conceptul de străzi deschise indică o dorință semnificativă pentru zonele pietonale, însă este nevoie de permanentizarea acestora și nu gândite ca evenimente singulare sau de week-end.

8. **Regândirea conceptului de parcări de reședință.** Testarea utilizării parcărilor de reședință dintr-o anumită zonă tarifară de toate mașinile care achită respectiva taxă. Conceptul poate fi utilizat în special în zona marilor bulevarde și celor cu vad comercial intens pentru a nu bloca locurile de parcare pe termen nedefinit.

9. **Deschiderea către cetățeni a locurilor de parcare rezervate instituțiilor publice.** Mii de locuri din zonele centrale sunt ocupate de mașinile instituțiilor publice. Multe dintre acestea au inclusiv parcări proprii, fără acces public.

10. **Evaluarea și ajustarea tarifelor de parcare în funcție de zonă, inclusiv a abonamentelor de parcare de 1-7 zile care ar permite mașinilor în tranzit să opteze pentru parcări regulamentare.** Gradul de ocupare actual al parcărilor gestionate de Compania de Parking este scăzut, de sub 30%, iar obiectivul pentru 2023 este de 60-65%, ceea ce indică în continuare potențial de îmbunătățire.

11. **Transparență extinsă.** Publicarea anuală de date deschise privind parcarea la nivelul Bucureștiului, inclusiv evoluția numărului locurilor de parcare, grad de ocupare, număr sancțiuni, etc. Ajustarea politicii de parcare în funcție de seturile de date disponibile.

## Ce promite Primăria Generală a Municipiului București

**Sunt aproape doi ani de mandat ai administrației Nicușor Dan fără nicio schimbare de optică în ceea ce ține de haosul parcărilor în oraș.** În continuare se parchează pe orice petic de trotuar sau spațiu verde, iar trotuarele din zonele centrale și spațiile dintre blocuri sunt sufocate de mașini. Primăria Generală, deși gestionează un număr ridicat de locuri de parcare prin intermediul Companiei Municipale Parking S.A, nu câștigă aproape nimic din acest serviciu.

**Recent au apărut noi promisiuni ale administrației prin vocea viceprimarului PNL Stelian Bujduveanu**. Acesta spune că, cel puțin în inelul central, nu se va mai parca haotic și nu vor mai exista locuri de parcare fără plată. Asta înseamnă că spațiile verzi, trotuarele și primele benzi din carosabil ar trebui să revină la firescul lor. A doua promisiune este obținerea de venituri de cel puțin 1 milion de RON pe zi din taxa de parcare la nivelul companiei municipale de parking.

**Operaționalizarea acestor promisiuni pare însă dificilă.** Ceea ce promite administrația locală este că va aplica legea și nu va continua politica de toleranță față de mașinile parcate neregulamentar. Compania municipală, ce tocmai a primit un buget semnificativ pentru investiții, și-a setat câteva direcții de acțiune:

i. **Pentru mașinile parcate pe locurile de parcare gestionate de companie** – suprataxarea staționării peste perioada plătită, blocarea autovehiculului pentru neplata parcării. Până în vara anului 2023, compania plănuiește să gestioneze aproape 34,000 de locuri de parcare în inelul central și introducerea de sisteme de încasare modernă și verificare automată a plății parcării.

ii. **Blocarea accesului mașinilor pe trotuarele de lângă parcările cu plată** (pentru a evita situația extrem de recurentă în care parcările stau goale, iar trotuarele au două rânduri de mașini).

**Două alte provocări au fost subliniate de administrația locală și compania de parking.** Prima, numai în zona centrală, instituțiile publice au peste 2,000 de locuri de parcare pe care le folosesc, pe lângă parcările cu circuit închis, iar angajații acestora parchează de multe ori neregulamentar. Situația de la Parcul Cișmigiu în care trotuarele de pe Știrbei Vodă sunt ocupate de mașinile instituțiilor publice din zonă este concludentă (unele mașini nu sunt mișcate cu săptămânile). **A doua se referă la posibilitatea mașinilor hibride sau electrice de a parca gratuit.** Creșterea foarte mare a numărului acestor mașini va duce rapid la scăderea încasărilor administrației locale și ocuparea a mii de locuri de parcare din zona centrală fără încasarea sumelor aferente.

**Planurile companiei municipale sunt ca până în vara anului 2023 să poată încasa 1 milion de RON pe zi din parcări și să aibă un grad de utilizare spre 65%.** În primele 4 luni din 2022, compania a încasat în medie 2 milioane RON pe lună. Ar însemna o creștere de aproape 15 ori, un obiectiv ambițios. Redevența stabilită pentru utilizarea domeniului public prin contractul de delegare dintre compania municipală și Primăria Generală este de 1%, cu instituția având însă 99.9% din acțiunile companiei. Creșterea veniturilor din taxarea mașinilor ar reprezenta un procent semnificativ din bugetul unei primării sufocate de subvențiile pe termie și transportul public.

**Rămâne însă întrebarea la care administrația Nicușor Dan nu ne răspunde încă:** Vrem să avem un număr mare de locuri de parcare în zona centrală și să facilităm deplasarea cu mașina personală spre centru sau gândim doar o organizare în haosul parcărilor, iar optica noastră este să taxăm semnificativ utilizarea mașinii personale în oraș și promovarea transportului public? Deși răspunsul ar trebui să fie clar, administrația locală din București nu pare să aibă o viziune clară în direcția descurajării utilizării

mașinilor. Cât ține de promovarea transportului public, velo sau cel inter și intra urban, în ciuda a numeroase promisiuni, sunt foarte puțini pași făcuți în cei doi ani de mandat.

**Această asumare ar fi trebuit să vină probabil din primul an de mandat, cuplată cu o accelerare a investițiilor în transportul public și transportul alternativ, nu doar la stadiul de studii de fezabilitate și randări.** Desigur, starea jalnică în care se afla bugetul Primăriei post mandatul primarului Gabriela Firea a reprezentat o cauză pentru care lucrurile se mișcă încet, însă Nicușor Dan și coaliția PNL-USR se pot trezi în 2024 cu niciun obiectiv de mobilitate finalizat.

## Cum pot Primăria Generală și Primăriile de Sector să sancționeze parcările neregulamentare

### 1. Parcări neregulamentare pe carosabil și trotuar

**Principalul obstacol în sancționarea mașinilor parcate neregulamentar pe carosabil și trotuare[1] este lipsa de competență a Poliției Locale de a sancționa în lipsa conducătorului de la autovehicul.** Și aici procedurile diferă de la sector la sector. Cea mai facilă opțiune pentru polițistul local (și cea cu cel mai puțin impact) este punerea în parbriz a unui flyer de avertizare pentru parcare neregulamentară, dar fără a avea puterea unei sancțiuni. Este opțiunea cea mai des utilizată în București, însă cu o putere minimă de descurajare.

**Alte proceduri utilizate (cu mai mare succes)** includ informări prin care cer conducătorului autoturismului să se prezinte la secția de poliție pentru a-și asuma contravenția, transmiterea notei de constatare întocmită de Poliția Locală către Brigada Rutieră pentru identificare și sancționare, solicitarea directă a Brigăzii Rutiere pentru sancționare și, în cazurile cele mai grave, ridicarea mașinilor *(Primăriile de Sector au competența de a ridica mașinile parcate neregulamentar pe carosabil, legislația fiind mai degrabă neclară în cazul trotuarelor).* Situații în care polițiștii locali au așteptat până la revenirea conducătorului autovehiculului pentru a-l sancționa sunt și ele mai des utilizate în ultima perioadă.

**Până la rezolvarea acestei portițe legale aberante** (și aici ar trebui o presiune suplimentară dinspre administrația publică asupra Parlamentului României), parteneriatele cu Brigada Rutieră (acțiuni comune și, în mod special, transmiterea notei de constatare către aceștia) și extinderea capacităților de ridicare a mașinilor care parchează pe treceri de pietoni, locuri pentru persoane cu dizabilități, ocupă stațiile STB, etc., ar trebui prioritizate.

| | Procedura utilizată de Poliția locală în cazul mașinilor parcate neregulamentar [2] |
|---|---|
| **PLS1** | **Polițiștii locali aplică sancțiuni doar conducătorilor auto depistați la fața locului, în caz contrar fiind afișate comunicări pe parbrizele vehiculelor, prin care i se aduce la cunoștință utilizatorului fapta săvârșită și sancțiunea prevăzută de lege în astfel de cazuri.**<br><br>Conform prevederilor Deciziei nr. 11/2017 a Înaltei Curți de Casație și Justiție, doar polițiștii din cadrul Poliției Rutiere au competența de a solicita proprietarului sau deținătorului mandatat al unui vehicul comunicarea identității persoanei căreia i-a încredințat vehiculului pentru a fi condus pe drumurile publice, precum și de a aplica sancțiunile contravenționale prevăzute de lege în cazul necomunicării relațiilor solicitate. *(n.n în cazul PS1, am observat inclusiv* |

[1] în cazul trotuarelor o parte din Primăriile de Sector au adoptat HCL-uri cu proceduri diferite.
[2] Răspunsuri oficiale primite de la Polițiile Locale aferente Sectoarelor și Primăriei Generale a Municipiului București.

| | |
|---|---|
| | *așteptarea șoferilor de către polițiștii locali pentru a-i sancționa, dar și un grad destul de ridicat de conformare de plată a amenzilor).* |
| **PLS2** | **Polițiștii locali din cadrul Serviciului Circulație pot aplica sancțiuni contravenționale doar dacă utilizatorul se află la autovehicul în momentul constatării contravenției**. În cazul în care utilizatorul nu este identificat la autovehicul, polițiștii locali din cadrul Serviciului Circulație aplică înștiințări de avertizare pe parbrizul vehiculelor. |
| **PLS3** | **În cazul utilizatorilor auto care opresc neregulamentar pe drumul public, polițistul local care constată că un vehicul este oprit neregulamentar, iar șoferul nu este prezent la mașină, poate dispune ridicarea acestuia dacă acest lucru este posibil, fiind anumite situații în care nu se poate ridica (spațiu insuficient pentru a putea intra cu platforma, etc.).**<br><br>Polițiștii locali pot aplica sancțiuni contravenționale pentru oprire neregulamentară, oprire pe trecere de pietoni, pe trotuar, etc., prin dispoziție de primar în baza referatului întocmit de către Serviciul Circulație pe drumuri publice din cadrul DGPL. |
| **PLS4** | În funcție de gravitatea faptei săvârșite de conducătorul autovehiculului, acesta poate fi sancționat sau poate fi luată măsura tehnico-administrativă de ridicate a autovehiculului. *(n.n răspunsurile Primăriei Sector 4 cu privire la procedurile utilizate au fost de multe ori generale sau vagi).* |
| **PLS5** | **Polițiștii locali aplică flyere de informare cu privire la abaterea săvârșită, deoarece este interzisă aplicarea de sancțiuni în lipsa conducătorului auto parcat ilegal**, conform Deciziei ICCJ nr. 11/2017 (...), singura excepție de sancționare în lipsă este cea în care proprietarul autoturismului a parcat pe spațiul verde conform HCGMB nr. 304/2009, sau în locul de parcare atribuit legii, potrivit HCGMB nr. 124/2008. |
| **PLS6** | **Polițistul local întocmește la fața locului o notă de constatare care cuprinde data și ora la care a fost identificat autovehiculul oprit/staționat neregulamentar precum și adresa unde acesta a fost identificat. Nota de constatare este trimisă către dispeceratul Direcției Generale de Poliție Locală Sector 6. Dispeceratul transmite nota de constatare către instituția competentă, respectiv Brigada Rutieră a Municipiului București.**<br><br>Totodată, pe parbrizul autovehiculului se aplică o comunicare în care se precizează contravenția săvârșită și faptul că documentația va fi transmisă către Brigada Rutieră a Municipiului București. Menționăm că **nu avem cunoștință** despre măsurile pe care le aplică în aceste situații polițiștii din cadrul Brigăzii Rutiere a Municipiului București, aceștia efectuând propriile verificări ale aspectelor despre care au fost informați. |
| **PLMB** | În cazul în care un polițist local cu atribuții în domeniul circulației pe drumurile publice, aflată în timpul executării serviciului, constată că un autovehicul este oprit/staționat neregulamentar, iar conducătorul nu se află la autoturism, va aștepta aproximativ 10 minute, iar dacă nu se prezintă conducătorul autoturismului, va aplica pe parbriz o atenționare, astfel încât să nu mai oprească/staționeze pe viitor în locația respectivă. |

## 2. Parcări neregulamentare pe spațiu verde

**În ceea ce ține de „parcarea" pe spațiul verde, Poliția Locală are toate pârghiile necesare pentru descurajarea acesteia, inclusiv la nivelul aliniamentelor stradale.** Conform Primăriei Generale a municipiului București, polițiile locale pot sancționa conducătorii mașinilor parcate pe spațiul verde, chiar și în lipsa acestora. Netransmiterea către Poliția Locală a datelor conducătorului auto se sancționează de asemenea. Cu toate acestea, singura Poliție Locală care nu sancționează netransmiterea datelor (conform răspunsului oficial) este cea de la Sectorul 5, iar răspunsurile Polițiilor Locale Sector 2 și 4 sunt neclare. Mai mult, Primăriile de Sector, precum cea de la Sectorul 6, au inițiat o procedură de recuperare a costurilor de refacere a spațiului verde prin acționarea în judecată în cazul abaterilor grave.[3]

[3] Dacă costul de refacere al spațiului verde depășește 1.000 RON, Primăria Sector 6 apelează la instanță pentru recuperarea sumei.

| | Procedura utilizată de Poliția locală în cazul mașinilor „parcate” pe spațiul verde[4] |
|---|---|
| **PLS1** | În cazul în care conducătorul auto nu se află la autoturism se aplică în parbriz o comunicare (...), prin care i se aduce la cunoștință faptul că a fost depistat staționând neregulamentar pe spațiul verde, iar pentru întocmirea procesului-verbal de contravenție se poate prezenta la sediul Poliției Locale Sector 1, Serviciul Ordine Publică, în termen de cinci zile lucrătoare, sau poate trimite datele pe e-mail sau prin fax. În cazul în care nu se prezintă și nici nu transmite datele, se face verificarea autoturismului după numărul de înmatriculare, prin Serviciul Dispecerat, după care se întocmește o invitație pe numele proprietarului pentru a da relații cu privire la fapta săvârșită.<br><br>**În cazul în care proprietarul de drept nu dă curs solicitării, acesta va fi sancționat contravențional pentru încălcarea prevederilor legale art. 2, pct. 31 din Legea 61/1991, cu amendă de la 500 lei la 1500 lei.** |
| **PLS2** | Pentru autovehiculele parcate pe spațiul verde, polițiștii locali (...) aplică sancțiuni în conformitate cu prevederile Legii nr. 24/2007, implementată prin HCL S2 nr. 301/2019. În situația în care șoferii nu sunt la autovehicul, aceștia sunt invitați la sediul Poliției Locale Sector 2. Cu privire la întrebarea dumneavoastră privind situația în care șoferii nu se prezintă la sediul Poliției Locale Sector 2 pentru comunicarea informațiilor necesare sancționării, vă aducem la cunoștință că aceștia sunt invitați în conformitate cu prevederile Legii 155/2010 *(n.n Legea poliției locale, răspuns neclar).* |
| **PLS3** | în cazul în care conducătorul vehiculului nu se află la fața locului (...) se solicită în scris să se prezinte la sediul DGPL Sector 3 pentru verificarea și soluționarea cauzei sau în imposibilitatea de a se prezenta, să transmită datele conducătorului auto prin mail, fax sau poștă și totodată le sunt aduse la cunoștință prevederile art 2. Pct 31 din Legea nr. 31/1991, care stipulează că, refuzul unei persoane de a furniza date pentru stabilirea identității sale sau de a se prezenta la sediul poliției locale la cererea sau invitația justificată a organelor de cercetare penală sau organelor de ordine publică, aflate în exercitarea atribuțiilor de serviciu, **constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 500 de lei la 1500 de lei.** |
| **PLS4** | Polițiștii locali (...) constată contravenții, aplică sancțiuni și dispun măsura tehnico-administrativă de ridicare în cazul vehiculelor staționate/parcate neregulamentar pe domeniul public aflat în administrarea Sectorului 4 al Mun. București, conform prevederilor legale (...). |
| **PLS5** | La momentul constatării vehiculelor staționate/parcate pe spațiul verde, se aplică flyere de informare, respectiv sancțiuni contravenționale, conform prevederilor legale menționate, iar conducătorii auto **nu sunt obligați să se prezinte** la sediul instituției noastre și **nu sunt amendați pentru neprezentare**.” |
| **PLS6** | În situația în care conducătorii autovehiculelor nu sunt prezenți la locul săvârșirii contravenției, atunci se procedează la trimiterea unei scrisori de informare către proprietarul autovehiculului staționat pe spațiul verde, scrisoare prin care se solicită acestuia să comunice datele persoanei care, la data și ora constatate de către polițistul local, a staționat pe spațiul verde. În cazul în care se comunică datele, utilizatorul autovehiculului va fi sancționat pentru staționarea pe spațiul verde, iar în situația necomunicării acestora, **proprietarul va fi sancționat pentru refuzul de comunicare a datelor – ambele contravenții fiind prevăzute de hotărârea mai sus menționată.** |
| **PLMB** | **Polițiștii locali (...) pot sancționa contravențional conducătorii auto care parchează pe spațiul verde, în conformitate cu prevederile legii Legii nr. 155/2010 și a Legii nr. 24/2007.** *Având în vedere că Legea nr. 24/2007 (...) permite polițiștilor locali să aplice sancțiuni contravenționale conducătorilor auto care sunt depistați că ocupă cu autovehiculul spațiul verde, nu este necesară o Hotărâre de Consiliu în acest sens.*<br><br>În cazul în care conducătorul auto nu se află în zonă pentru a putea fi sancționat contravențional, autovehiculul depistat parcat neregulamentar pe spațiul verde este verificat în baza de date a instituției, în vederea identificării. Urmare a acestei acțiuni, proprietarului, îi este transmisă o solicitare de comunicare a datelor persoanei căreia i-a fost încredințat autoturismul la momentul constatării contravenției. Precizăm că, nu există obligativitatea prezentării la sediul instituției pentru comunicarea datelor, întrucât acestea pot fi transmise prin mijloace electronice de comunicare (e-mail, fax, etc.). În situația în care nu sunt comunicate datele în termenul solicitat este sancționat contravențional proprietarul autovehiculului. |

[4] Răspunsuri oficiale primite de la cele șase Poliții Locale de Sector și Primăria Generală a municipiului București.

## Cât de mult se sancționează parcarea neregulamentară

**Capacitatea Polițiilor Locale din București de a sancționa conducătorii mașinilor parcate neregulamentar este limitată.** Lipsa de uniformitate în aplicarea unei legislații neclare se răsfrânge la nivelul tuturor sectoarelor, cu proceduri diferite de sancționare, la care se adaugă numărul restrâns de echipaje aflate efectiv în patrulare și o politică asumată de a închide ochii la multe dintre nereguli.

**Am solicitat polițiilor locale o serie de informații pentru a înțelege capacitatea (și voința) acestora de a sancționa și de a urmări impactul acestor sancțiuni.** Lipsa de interoperabilitate a bazelor de date nu permite însă Primăriilor de Sector să urmărească eficient numărul amenzilor achitate și valoarea lor, aceste cifre fiind cunoscute doar dacă sunt transmise de petenți și înregistrate de instituție. Datele pe care administrațiile locale le au privind cuantumul amenzilor încasate sunt limtate.

**În ceea ce ține efectiv de activitatea de sancționare de la nivelul sectoarelor, aceasta variază semnificativ.** În anul 2021, cele mai „active" au fost Sectoarele 1 și 6, cu sectoarele 2 și 3 cele mai permisive. **Pentru anul 2021, Poliția Locală Sector 1 a dat în medie 21 de sancțiuni zilnic pentru oprire sau staționare neregulamentară**, Poliția Locală Sector 6 - 11, iar Poliția Locală Sector 2 are o medie zilnică de 3,4 amenzi. *Numărul de sancțiuni aplicate de Polițiile Locale din Sectoarele 1,2 și 6 în 2021 este semnificativ peste nivelul din 2020* (de 2 ori mai multe în cazul Sector 1, de 4 ori mai multe în cazul Sector 6, de 5 ori mai multe în cazul Sector 2), însă la nivelul Sectorul 2 se sancționează de 5 ori mai puțin ca la nivelul Sectorului 1.

**Amenzi parcare/oprire/staționare neregulamentară 2020**[5][6]

| 2020 | PLS1 | PLS2 | PLS3 | PLS4 | PLS5[7] | PLS6 | PLMB |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nr. amenzi date** | 3690 | 223 (57 au fost avertismente) | 1134 | 6074 | 6037 | 972 | 3659 sancțiuni și 1255 avertismente |
| **Nr. amenzi achitate** | 1003 | Nu au răspuns | Nu au răspuns | 2702 | Nu au răspuns | Nu dețin informații | Nu au răspuns |

[5]N.n În răspunsurile primite, numai Primăria Generală a municipiului București și Primăria Sector 2 au inclus defalcat numărul de sancțiuni și numărul de avertismente. În ceea ce privește numărul de amenzi achitate și valoarea totală a acestora încasate de administrația locală, administrațiile au date doar privind cele înregistrate la Direcțiile Generale de Taxe și Impozite de pe raza unității administrativ teritoriale. Numai Primăria Sector 1 și Primăria Sector 4 au răspuns la această întrebare, declarând 1003 procese verbale încasate, respectiv 2,702 procese verbale încasate

[6] Conform O.G. nr 1391/2006 pentru aplicarea Regulamentului de aplicare a OUG 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată. A se vedea articolul 142.

[7] *Primăria Sector 5 a inclus, **pe lângă oprirea/staționarea neregulamentară**, și sancțiunile pentru încălcarea normelor legale privind „parcarea autovehiculelor, accesul interzis, masa maximă admisă, accesul pe anumite sectoare de drum, cât și pentru încălcarea normelor rutiere de către pietoni, bicicliști, conducători de mopede și vehicule cu tracțiune animală"

**Amenzi parcare/oprire/staționare neregulamentară 2021**[89]

| 2021 | PLS1 | PLS2 | PLS3 | PLS4 | PLS5[10] | PLS6 | PLMB |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nr. amenzi** | 7761 | 1250 (434 au fost avertismente) | 1000 | 2479 | 3601 | 4116 | 4115 amenzi și 2133 avertismente |
| **Nr. amenzi achitate** | 2115 | Nu au răspuns | Nu au răspuns | 572 | Nu au răspuns | Nu dețin informații | Nu au răspuns |

## Ce se întâmplă în alte capitale europene

La Londra, în perioada 31 martie 2020 – 31 martie 2021, s-au dat 2.903.979 de amenzi pentru parcare neregulamentară (Parking Penalty Charge Notice) în timp ce la București, în anul 2020, cele 7 poliții locale au dat 23,044 de amenzi și avertismente. Nu deținem date privind numărul de sancțiuni impuse de Poliția Rutieră pentru același tip de contravenție, dar putem aproxima un număr asemănător. Rotunjind, putem presupune că în București s-au dat aprox. 50.000 de amenzi în anul 2020 pentru parcare neregulamentară.

În anul 2020, numărul de mijloace de transport înregistrate în București a fost de aproximativ 1.5 milioane, dintre care 1.2 milioane autoturisme, în timp ce în Londra sunt aproximativ 2.6 milioane. Procedurile de sancționare diferă însă semnificativ și de aici diferențele foarte mari ale sancțiunilor – pe lângă agenții de poliție de la Metropolitan Police, de polițiștii voluntari (echivalentul imperfect al poliției locale), mai este abilitat să sancționeze pentru parcare neregulamentară și personalul special angajat de fiecare autoritate locală din Londra, inclusiv operatorii camerelor de trafic CCTV.

## Vrem (și mai multe) locuri de parcare

**În aproape toate orașele europene, sumele provenite din taxarea parcărilor (inclusiv parcări de reședință) reprezintă o sumă semnificativă pentru bugetul local.** În București nu este cazul căci, până recent, costurile anuale ale locurilor de parcare de reședință au fost foarte scăzute, iar noile grile sunt între 300-600 RON pentru fiecare loc de parcare, în funcție de zonă. Sumele încasate de

[8] Aceeași explicație ca în cazul numărului de amenzi și gradului de încasare a acestora ca în anul 2020. Trasabilitatea de către administrația locală a cuantumului total al amenzilor încasate este dificilă din cauza lipsei de interoperabilitate a bazelor de date și comunicării deficitare dintre instituțiile publice.

[9] Conform O.G. nr 1391/2006 pentru aplicarea Regulamentului de aplicare a OUG 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată. A se vedea articolul 142.

[10] *S5 a inclus, **pe lângă oprirea/staționarea neregulamentară**, și sancțiunile pentru încălcarea normelor legale privind „parcarea autovehiculelor, accesul interzis, masa maximă admisă, accesul pe anumite sectoare de drum, cât și pentru încălcarea normelor rutiere de către pietoni, bicicliști, conducători de mopede și vehicule cu tracțiune animală”.

Primăriile de Sector sunt reduse, însă la nivelul anului 2022 cel mai probabil vor crește de 5-7 ori, reprezentând un venit adițional semnificativ pentru acestea.

**Cele mai mari încasări în anul 2021 au fost la nivelul Primăriei Sector 3, de puțin peste 7 milioane RON**, care administrează și cel mai ridicat număr de parcări de reședință – peste 72.000, după o campanie agresivă de marcat parcări de reședință (de multe ori în detrimentul trotuarelor sau spațiilor verzi) și transformării parcărilor de pe marile bulevarde în parcări de reședință. Primăria Sector 3 a trasat benzi pentru parcări de reședință inclusiv pe șinele de tramvai de pe strada Dristor, șterse ulterior.

**O mențiune pentru ineficiența Primăriei Generale care administrează locuri de parcare publice, cu o taxare mult mai ridicată, de până la 10 RON/oră.** Primăria Generală își administrează majoritatea locurilor de parcare prin intermediul Companiei Municipale Parking S.A, cu un număr de aproape 20,000 de locuri de parcare gestionate de compania municipală și cu estimări de 34,000 locuri de parcare în anul 2023. Conform declarațiilor publice ale viceprimarului Stelian Bujduveanu, obiectivul este de a obține 1 milion RON pe zi din parcări. În primele 4 luni din 2022 s-au obținut doar 7,8 milioane RON, iar mare parte din aceste venituri s-au dus pe salariile angajaților companiei municipale.[11]

**Numărul de parcări „private", în zone deseori improprii, au devenit o normă în inelul central și în zonele cu vad comercial intens, de obicei cu tarife ridicate.** Incapacitatea Primăriei Generale de a face ordine în parcările din București se vede inclusiv și prin numărul mare de persoane fără nicio calitate oficială care solicită o taxă de „parcare" în spațiile administrate de administrația locală.

**Multe dintre parcările administrate de PMB prin intermediul companiei municipale sunt parțial ocupate, în special din cauza posibilității de a parca neregulamentar pe trotuar sau carosabil**. De multe ori, cum este cazul parcării de pe Știrbei Vodă, de lângă parcul Cișmigiu, locurile de parcare „oficiale" sunt dublate sau triplate de rânduri de mașini parcate neregulamentar pe carosabil sau trotuar. Fără nicio sesizare din partea operatorilor și personalului companiei municipale care administrează parcarea.

[11] *Compania de parcări a Capitalei își va cumpăra sute de parcometre de 7.300 de euro bucata și câteva zeci de mașini electrice*, https://spotmedia.ro/stiri/social/compania-de-parcari-a-capitalei-isi-va-cumpara-sute-de-parcomentre-de-7-300-de-euro-bucata-si-cateva-zeci-de-masini-electrice?fbclid=IwAR2WQx-kTD4arvvkF1klDwKaQo5VZ2fHkfl9DrZg5F6zv9HiRYHZ8Qj_S4s

**Suma încasată parcări reședință (publice la PMB), RON**

| | S1 | S2 | S3 | S4 | S5 | S6 | PMB[12] |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **2019** | 632.129,64 | 1.491.349 | 3.422.157 | 2.650.076 | 1.082.306 | 2.260.515,88 | 16.340.811 |
| **2020** | 628.775,82 | 1.464.888,80 | 3.230.049 | 2.705.136 | 1.090.690,33 | 2.488.695,89 | 14.588.590 |
| **2021** | 731.176,67 | 1.717.888,80 | 7.352.224 | 3.102.551 | 1.257.142 | 2.714.078,03 | 19.213.321 |

**Total locuri de parcare în București[13]: Nr. locuri de parcare (reședință/publice la PMB)**

| | S1 | S2 | S3 | S4 | S5 | S6 | PMB |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nr. locuri de parcare (reședință/publice la PMB)** | 9.969 | Cca. 26.000 | Cca. 72.000 | 46.672 | 20.580 | 43.797 | 30.094 (dintre care 19.869 în administrarea Companiei Municipale Parking S.A.) |

## Ridicări autovehicule parcate neregulamentar – un mecanism puțin folosit

**Primăriile de Sector pot ridica mașinile parcate neregulamentar de pe întreg teritoriul sectorului conform HCGMB nr. 371/2019** privind ridicarea, transportul, depozitarea și eliberarea vehiculelor staționate neregulamentar pe partea carosabilă a drumurilor publice care fac parte din rețeaua principală de străzi a municipiului București. Până la această modificare din anul 2022, Primăriile de Sector puteau ridica mașinile doar de pe bulevardele/străzile din administrarea proprie.

**Dacă procedurile de ridicare de pe partea carosabilă par clare, lipsa de uniformitate în aplicarea legislației se reflectă în modul în care Primăriile de Sector decid (sau nu) ridicarea mașinilor de pe spațiul verde (inclusiv aliniamente stradale) sau trotuare.** Primăriile de Sector pot ridica mașinile parcate pe spațiul verde, dar neînțelegerea se ivește la ridicarea mașinilor parcate neregulamentar pe trotuare. Conform datelor primite, 2 sectoare din 6 ridică mașini inclusiv de pe trotuare, iar 4 sectoare nu ridică. 2 din cele 4 din urmă nu ridică pentru că nu și-au aprobat regulamentele, dar consideră că pot ridica. Conform unui punct de vedere transmis de Primăria Sector 6, Direcția Rutieră din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române precizează că nu pot fi ridicate autovehiculele staționate pe trotuar.

**Primările Sector 3 și Sector 4 sunt cele mai active, iar singurele Primării de Sector care nu au ridicat nicio mașină parcată neregulamentar în anul 2022 sunt cele de la Sector 2 și Sector 5, respectiv Primăria Generală a Municipiului București**. Cea din urmă explică această (in)activitate prin declararea insolvenței la nivelul Companiei Municipale de Management al Transporturilor.

[12] Încasări ale Companiei Municipale Parking S.A

[13] Date aferente lunii mai 2022

## Lipsa de uniformitate în procedura de ridicare a autovehiculelor parcate neregulamentar pe carosabil și trotuar

| Numărul mașinilor parcate neregulamentar ridicate în anul 2022 | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **S1** | **S2** | **S3** | **S4** | **S5** | **S6** | **PMB*** |
| **Ian** | 0 | 0 | 123 | 425 | 0 | 0 | 0 |
| **Feb** | 0 | 0 | 354 | 394 | 0 | 0 | 0 |
| **Mar** | 0 | 0 | 359 | 498 | 0 | 0 | 0 |
| **Apr** | 46 | 0 | 324 | 399 | 0 | 58 | 0 |
| **Mai** | 72 | 0 | 407 | 646 | 0 | 91 | 0 |
| **Iun*** | 47[14] | 0 | - | - | 0 | 41 | 0 |

**Ridicarea mașinilor parcate neregulamentar pe carosabil și, în special, pe trotuare nu urmează o procedură clară la nivelul Primăriilor de Sector sau Primăriei Generale.** Dacă în ceea ce ține de ridicarea mașinilor de pe carosabil, se aplică aceeași procedură (asta deși unele Primării de Sector și Primăria Generală nu au ridicată nici măcar o singură mașină în 2022), în ceea ce ține de posibilitatea legală de a ridica de pe trotuare avem interpretări diferite ale legii. Primăria Sector 1, de exemplu, are o hotărâre de Consiliu Local prin care poate ridica mașini care nu lasă un 1 metru lățime pentru acces pietonal, în timp ce Primăria Sector 6 și Primăria Generală ridică mașini exclusiv de pe carosabil, nu și de pe trotuare.

**Este nevoie urgentă de o procedură care să uniformizeze și să rezolve eventualele constrângeri legale care nu permit Primăriilor de Sector și Primăriei Generale să ridice mașinile parcate neregulamentar pe trotuare**. Situația actuală este hilară, cu o raportare diferită la aceeași lege.

**Primăriile care nu ridică autovehicule staționate pe trotuar se bazează pe prevederile articolului 64(1) ale OUG nr. 195/2002**, potrivit căruia *„Poliția rutieră poate dispune ridicarea vehiculelor staționate neregulamentar **pe partea carosabilă**.”* (deci nu și de pe trotuare). Cu toate acestea, prin Legea nr. 273/2020, s-a introdus posibilitatea poliției locale de a *„dispune măsura tehnico-administrativă a ridicării vehiculului”*, dacă acesta *„staționează pe domeniul public, în alte locuri decât pe drumul public”* (...) *în afara spațiilor marcate expres de administratorul domeniului public* (deci și pe trotuare). Deja, alte orașe din țară (precum Cluj-Napoca), dar și Sectoare din București, după cum am văzut mai sus, au adoptat hotărâri de consiliu local în acord cu această legislație. Neclaritatea legii și interpretările diferite limitează capacitatea Polițiilor de Sector de a rezolva o nevoie urgentă la nivelul Bucureștiului.

[14] Până la data de 22.06.2022

| | Procedura de ridicare autovehicule parcate neregulamentar pe carosabil și trotuar[15] |
|---|---|
| **PLS1** | Potrivit art. 3 Anexa 1 din HCL S1 nr. 135/2021, sunt supuse ridicării, transportului și depozitării, aflate printre alte situații **și vehiculele staționate pe trotuar fără a lăsa 1 metru lățime pentru accesul pietonal**, **staționate neregulamentar pe partea carosabilă a drumurilor publice aflate pe raza administrativ-teritorială a sectorului 1, care obturează accesul și/sau vizibilitatea celorlalți participanți la trafic, în cadrul intersecțiilor**. |
| **PLS2** | **La nivelul Sectorului 2 se află în procedură de elaborare și aprobare Regulamentul de punere în aplicare a prevederilor OG 21/2002**, privind gospodărirea localităților rurale și urbane, iar după aprobarea acestuia polițiștii locali vor pune în aplicare și măsura tehnico-administrativă de ridicare a autovehiculelor oprite/staționate neregulamentar. |
| **PLS3** | Mașinile parcate/staționate pe trotuar se ridică în baza HCLS 3 nr. 9/19.01.2021, raportat la art. 24 pct. 1 din OG 21/2002. |
| **PLS4** | Polițiștii locali (...) constată contravenții, aplică sancțiuni și dispun măsura tehnico-administrativă de ridicare în cazul vehiculelor staționate/parcate neregulamentar pe domeniul public aflat în administrarea Sectorului 4 al Mun. București, conform prevederilor legale (...). |
| **PLS5** | Până în prezent nu au fost întreprinse acțiuni de ridicare a autovehiculelor parcare neregulamentar de pe raza administrativ-teritorială a Sectorului 5, deoarece **nu au fost implementate/finalizate prevederile HCL S5 nr. 143/2021 privind procedura de ridicare**, transport, depozitare restituire a vehiculelor/autovehiculelor (...). |
| **PLS6** | Măsura tehnico administrativă a ridicării vehiculului poate fi dispusă de către polițiștii locali din cadrul instituției noastre **doar în ipoteza în care vehiculul staționează neregulamentar pe partea carosabilă.** Mai mult, la data de 18.06.2021, Direcția Rutieră din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române a transmis un punct de vedere către Direcția Generală de Poliție Locală și Control a Municipiului București prin care precizează că nu pot fi ridicate autovehiculele staționate pe trotuar.” |
| **PLMB** | În conformitate cu prevederile OUG nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, pot fi **ridicate doar autovehiculele depistate staționate neregulamentar pe carosabil**, nu și cele de pe trotuar. La nivelul primăriilor de sector există emise Hotărâri de Consiliu Local cu privire la ridicarea autovehiculelor staționate pe trotuar. |

## Ce personal au și de ce bugete dispun Polițiile locale

**La nivelul Primăriilor de Sector și Primăriei Generale a Municipiului București se manifestă o toleranță ridicată pentru mașinile parcate neregulamentar.** Sigur, cu variații între sectoare, și cu o activitate mai intensă a acestora în sancționarea conducătorilor auto care parchează pe bulevardele principale, în stații de autobuz, intersecții sau treceri de pietoni, respectiv o politică de a închide ochii în arealele din spatele blocurilor.

**Poliția Locală este principala instituție aflată în coordonarea Primăriilor de Sector care ar putea ajuta la eliberarea trotuarelor sau spațiilor verzi.** Mai degrabă ineficientă și lipsită de orice indicatori care ar putea evalua capacitatea acesteia de a-și îndeplini cu succes responsabilitățile, poliția locală joacă totuși un rol cheie în orice inițiativă de a aduce puțină ordine în haosul parcărilor în București.

[15] Răspunsuri oficiale primite de la cele șase Polții Locale de Sector și Primăria Generală a municipiului București.

**Datele publice arată însă o vacantare destul de pronunțată a funcțiilor la nivelul Poliției Locale, însă foarte puține primării din țară evaluează activitatea polițiilor locale aflate în propria administrare sau inițiază activități de reorganizare.** Bugetul combinat al Poliției Locale la nivelul municipiului București este de cca. 284 milioane RON (inclusiv Poliția Locală a Municipiului București) și o organigramă totală cu peste 2,500 posturi în 2021. Cel mai mare buget îl alocă Primăria Generală a Municipiului București, urmată de Primăria Sector 2 și Primăria Sector 6.

| An | S1 | S2 | S3 | S4 | S5 | S6 | PLMB |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **2019** | 305 posturi aprobate, 248 posturi de polițiști locali, 236 posturi de polițiști locali ocupate, 12 posturi vacante | 372 posturi aprobate, 270 posturi bugetate de polițiști locali, 8 posturi vacante (2 posturi poliție locală, 6 funcții generale) | 475 posturi aprobate, 283 posturi ocupate de polițiști locali, 174 locuri vacante | 490 posturi aprobate, 255 posturi polițiști locali, 216 posturi polițiști locali ocupate 39 vacante | 290 posturi aprobate, 285 posturi polițiști locali, 251 posturi polițiști locali ocupate 34 vacante | 412 posturi aprobate, 344 polițiști locali, 392 posturi ocupate 20 posturi vacante | 514 posturi aprobate, 329 polițiști locali, 320 posturi ocupate polițiști locali, 9 posturi vacante |
| **2020** | 307 posturi aprobate, 250 posturi de polițiști locali, 243 posturi de polițiști locale ocupate, 7 posturi vacante | 372 posturi aprobate, 270 posturi bugetate de polițiști locali, 16 posturi vacante (12 posturi poliție locală și 4 funcții generale) | 478 posturi aprobate, 281 posturi ocupate de polițiști locali, 177 locuri vacante | 490 posturi aprobate, 291 posturi polițiști locali, 202 posturi polițiști locali ocupate 89 vacante | 290 posturi aprobate, 285 posturi polițiști locali, 249 posturi polițiști locali ocupate, 36 vacante | 412 posturi aprobate, 344 polițiști locali, 385 posturi ocupate 27 posturi vacante | 514 posturi aprobate, 329 polițiști locali, 320 posturi ocupate polițiști locali, 9 posturi vacante |
| **2021** | 311 posturi aprobate, 250 posturi de polițiști locali, 219 posturi de polițiști locale ocupate, 31 posturi vacante | 372 posturi aprobate, 265 posturi bugetate de polițiști locali, 17 posturi vacante (12 posturi poliție locală și 5 funcții generale) | 484 posturi aprobate, 258 posturi ocupate de polițiști locali, 202 locuri vacante | 120 posturi aprobate, 91 posturi polițiști locali, 50 posturi polițiști locali ocupate și 41 vacante | 336 posturi aprobate, 328 posturi polițiști locali, 269 posturi polițiști locali ocupate 59 vacante | 397 posturi aprobate, 329 polițiști locali, 343 posturi ocupate 54 posturi vacante | 514 posturi aprobate, 329 posturi polițiști locali, 304 posturi ocupate polițiști locali, 25 posturi vacante |

**Buget Poliția locală (RON)**

| An | S1 | S2 | S3 | S4 | S5 | S6 | PLMB |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **2019** | 51.585.000 | 46.447.000 | 73.988.300 | 22.367.640 | 33.049.900 | 39.505.000 | 65.304.000 |
| **2020** | 43.651.000 | 69.664.000 | 60.772.900 | 32.023.340 | 32.946.030 | 40.837.000 | 67.864.000 |
| **2021** | 38.215.000 | 48.244.000 | 34.583.900 | 20.898.450 | 34.407.920 | 42.600.000 | 64.795.000 |

Iceland Liechtenstein Norway **Active citizens** fund

## Autori:

**Alexandru Damian** este director de programe în cadrul Centrului Român de Politici Europene. E-mail: alexandru.damian@crpe.ro

**Vlad Adamescu** este proaspăt absolvent de științe politice la King's College London. A fost stagiar la CRPE și în prezent urmează un stagiu de practică la German Marshall Fund, București. În 2020 a co-fondat inițiativa pentru tineret *Politică la minut*. E-mail: vlad.adamescu@crpe.ro

Material realizat cu sprijinul financiar Active Citizens Fund România, program finanțat de Islanda, Liechtenstein și Norvegia prin Granturile SEE 2014-2021. Conținutul acestui material nu reprezintă în mod necesar poziția oficială a Granturilor SEE și Norvegiene 2014-2021; pentru mai multe informații accesați www.eeagrants.org.

Proiect derulat de:

CENTRUL ROMÂN DE POLITICI EUROPENE CRPE DEBATING EUROPE, PROVIDING EXPERTISE

Fundația Comunitară Buzău

FUNDAȚIA COMUNITARĂ VÂLCEA

Fundația Comunitară Timișoara

Fundația Comunitară Banatul Montan