

Sursa	Forma articolului	Soluție	Observații
Art. 1 (2)	(2) Persoanele fizice sau juridice prevăzute la alin. (1) trebuie să dețină în proprietate un autoturism cu inspecția tehnică periodică în valabilitate și să nu mai dețină alt loc de parcare, garaj sau copertină.	Rescriere: (2) Persoanele fizice sau juridice prevăzute la alin.(1) trebuie să dețină în proprietate, sau în folosință , un autoturism cu inspecția tehnică periodică în valabilitate și să nu mai dețină alt loc de parcare, garaj sau copertină.	Scopul parkingului este de a servi locuitorii de pe raza capacității sale, indiferent de titlul cu care dețin autovehiculul în folosință.
Art. 22	Art. 22. (1) În caz de deces al titularului, contractul se poate elibera pe numele unui moștenitor care îndeplinește condițiile prevăzute la prelungire din prezentul Regulament, în baza certificatului de moștenitor sau al acordul scris al celorlalți moștenitorii, precizat printr-o declarație notarială (2) În caz de divorț al titularului, contractul poate fi transcris pe numele fostului soț care îndeplinește condițiile de prelungire din prezentul regulament, în baza actului doveditor al partajului și al divorțului.	Introducere al(3) (3) În cazul persoanelor care locuiesc împreună, contractul poate fi transcris pe numele unei alte persoane care are aceeași adresă de domiciliu sau de reședință cu titularul abonamentului.	Concret, posesorul unui loc de parcare desemnat să aibă posibilitatea de transcriere a dreptului folosirii locului de parcare și către alți membri ai familiei, care au aceeași adresă de domiciliu în cazul în care cel care a încheiat inițial contractul își schimbă domiciliul. Transferul dreptului către un alt membru al familiei ar putea fi făcut printr-un act notarial, care să ateste schimbarea domiciliului, fără nicio modificare asupra dreptului de proprietate al masinii. De facto, se reglementează situația în care masina este folosită de toți membri familiei, însă dreptul de folosire al locului de parcare e pe numele unui membru care nu mai împarte acel domiciliu.
Art. 37, (3)	(3) În cazul în care beneficiarul locului de parcare nu se prezintă până la data de 31 martie în vederea dovedirii condițiilor de prelungire sau se	Rescriere: (3) În cazul în care beneficiarul locului de parcare nu se prezintă până la data de 31 martie în vederea	Se prevede că schimbarea domiciliului (se subînțelege că în sensul prevăzut la art.34, de a fi

	<p>constată nerespectarea condițiilor inițiale de alocare a locului de parcare, respectiv schimbarea domiciliului, nu mai deține o bicicletă în proprietate sau neplata acestuia, abonamentul încetează la data de 31 martie a anului în curs, cu recuperarea sumelor datorate, iar locul de parcare rămas vacant va fi atribuit în conformitate cu prezentul Regulament.</p>	<p>dovedirii condițiilor de prelungire sau se constată nerespectarea condițiilor inițiale de alocare a locului de parcare, respectiv schimbarea reședinței, nu mai deține o bicicletă în proprietate sau neplata acestuia, abonamentul încetează la data de 31 martie a anului în curs, cu recuperarea sumelor datorate, iar locul de parcare rămas vacant va fi atribuit în conformitate cu prezentul Regulament.</p>	<p>în apropiere / în cartier cu parkingul, duce la încetarea abonamentului pentru nerespectarea condițiilor inițiale. Doar că art. 34 cere ca în apropierea parkingului să fie domiciliul sau reședința petentului, pe când art.37 alin.(3) face referire doar la domiciliu, ceea ce este o discrepantă care e probabil rod al unei erori materiale, fiind irelevantă modificarea domiciliului dacă se menține reședința în apropierea parkingului. Vă solicităm să completați sintagma "schimbarea domiciliului" cu "respectiv reședinței".</p>
Art. 39	<p>Pentru plata anuală a taxei și prelungirea abonamentului, persoanele fizice au obligația de a prezenta la Ghișeele Serviciului Public de Interes Local pentru Administrarea Parcărilor cu următoarele documente în original: cartea de identitate/buletinul abonatului din care să rezulte domiciliul în apropierea parcajului (cartier) și cererea de prelungire din care să rezulte că deține în proprietate bicicleta pentru care se realizează prelungirea.</p>	<p>Pentru plata anuală a taxei și prelungirea abonamentului, persoanele fizice au obligația de a prezenta la Ghișeele Serviciului Public de Interes Local pentru Administrarea Parcărilor cu următoarele documente în original: cartea de identitate/buletinul abonatului din care să rezulte domiciliul sau a reședinței în apropierea parcajului (cartier) și cererea de prelungire din care să rezulte că deține în proprietate bicicleta pentru care se realizează prelungirea.</p>	<p>Nu există niciun motiv pentru care cei care locuiesc în apropierea parcajului, dar nu au domiciliul acolo să nu poată închiria un loc de parcare.</p>

Art. 41	Art. 41. Serviciul Public de Interes Local pentru Administrarea Parcărilor nu răspunde de furtul, distrugerea sau vandalizarea bicicletelor parcate în parkinguri.	Soluție: Clauza trebuie rescrisă conform procedurilor interne ale Primăriei.	Cu privire la declarația de nerăspundere a SPILAP: Prin art. 41, serviciul de specialitate al Primăriei dorește să își decline orice răspundere pentru eventuale furturi, distrugeri sau vandalizări ale bicicletelor parcate în acele parkinguri. Regulamentul trebuie considerat un contract de adeziune, pentru prestarea unor servicii contra cost, cu caracter economic, astfel că sunt incidente prevederile Codului Civil și legislației de protecția consumatorului, chiar dacă Primăria pretinde că nu ar fi o activitate economică. Chiar dacă nu ar fi aplicabilă legislația de protecția consumatorului (deși în opinia noastră este, și acest lucru ar trebui să se reflecte și fiscal), Codul Civil prevede oricum că nu sunt valide asemenea clauze de exonerare totală de răspundere, cel puțin nu în cazurile în care forma de vinovăție este intenția sau culpa gravă. Este de înțeles că nu sunt propriu-zis păzite acele parkinguri, dar din proiect reiese că accesul în spațiul de parcare biciclete va fi unul controlat cu mijloace tehnice, nu liber oricărei persoane, iar la costul foarte mic al instalării și operării unui sistem de supraveghere video raportat la costul unui parking, raportat și la sutele de camere video de supraveghere operate de Primărie în diverse puncte din oraș, ar fi firesc ca spațiile de parcare biciclete să beneficieze de supraveghere video și să se poată documenta eventuale activități de efracție,
---------	--	--	--

			<p>distrugere sau vandalizare, iar o eventuală defectare a sistemului de control acces (cu card) să se remedieze rapid. Dacă asemenea minime diligențe nu sunt depuse de SPILAP ar trebui să i se atragă răspunderea juridică contractuală și să răspundă civil proporțional cu procentul de culpă în producerea furtului, distrugerii sau vandalizării. Justiția cel mai probabil va cenzura în caz de litigiu întinderea acelei clauze dacă HCL va fi adoptat în forma propusă.</p>
Art. 42	<p>Circulația bicicletelor în parkinguri se va face pe accesul destinat pietonilor, pe lângă bicicletă, cu respectarea O.U.G. nr. 195/2002 privind Codul Rutier, cu modificările și completările ulterioare.</p>	<p>Soluție: E necesară o dezbatere publică pentru a stabili regimul bicicletei în interiorul parkingului, precum și distanța parcărilor de biciclete față de intrare.</p>	<p>Se prevede că circulația bicicletelor în parking se va face pe accesul pietonal, fiind obligatorie descălecarea și împingerea bicicletei. Pe de altă parte, se face referire la OUG 195 / 2002, care însă califică bicicleta ca vehicul și deci accesul și deplasarea ei în parking ar trebui să urmeze calea pentru vehicule sau una specială, nicidecum una la comun cu pietonii. Cât de deranjantă practic ar fi această cerință pentru utilizatorii bicicletei depinde desigur major de amplasarea zonei de parcare de biciclete. Dacă e la parter imediat după intrarea în parking pe calea de acces pietonal și nu sunt uși de deschis prin împingere, cerința poate fi rezonabilă. Proiectul de regulament nu atinge acest aspect, dar ar trebui să facă obiectul unei reglementări adoptate numai după o dezbatere publică adecvată și cu respectarea bunelor practici în domeniu pe plan</p>

			<p>internațional. În forma actuală, regulamentul practic ar forța pe viitor proiectanții să amplaseze parcajele pentru biciclete în așa mod încât să fie accesibile pe accesul pietonal nu pentru cel pentru vehicule sau pe unul special, deși ponderea lor ar trebui să crească în timp în dauna celor pentru autoturisme și să existe o flexibilitate la proiectare referitoare la amplasarea optimă a rastelurilor pentru biciclete și accesul optim la ele, mai ales că oricum e limitată la 5 km/h viteza de circulație a tuturor vehiculelor în interiorul parkingului, ceea ce nu mai justifică vreo segregare între traficul auto și cel biciclistic cu mixarea celui biciclistic cu cel pietonal, cum propune proiectul regulament. Considerăm că regulamentul ar trebui să amintească eventual doar obligativitatea respectării indicatoarelor rutiere, din moment ce art. 42 face trimitere la OUG 195/2002 și în concret în fiecare parking se va semnaliza prin indicatoare și marcaje care e traseul de urmat de către bicicliști pentru a ajunge la zonele pentru parcarele bicicletelor.</p>
Art. 43 (4)	(4) Titularul abonamentului de parcare este responsabil de modul în care își asigură bicicleta și răspunde de închiderea sau defectarea ușii de acces în incinta parcării destinată bicicletelor.	Soluție: E necesară o dezbatere publică pentru a stabili măsurile tehnice ce vor fi puse la dispoziția abonaților pentru securitate și bună funcționare. Ca standard minim, toate parcările trebuie prevăzute cu camere de supraveghere	Se prevede tragerea la răspundere a abonatului pentru defectarea ușii de acces la spațiul destinat parcării bicicletelor. Considerăm ca formularea este mult prea vagă și sugerează o vină colectivă, ceea ce este interzis de lege, neputând fi legal impusă o

		<p>și trebuie prevăzut un timp minim de răspuns în cazul semnalării defecțiunilor.</p>	<p>răspundere solidară. Pentru fapte ce se dovedesc comise de abonat, desigur că el răspunde civil și penal conform legii, nici nu e nevoie de evocarea acelei răspunderi în acest regulament Nu este deloc clar cum ar urma să se stabilească culpa, în baza căror dovezi. Va exista supraveghere video, se va corela ora defectării cu identitatea electronică a ultimului card care a accesat acea ușă, sau cum anume? Abonații trebuie să știe precis pentru ce anume sunt considerați răspunzători.</p>
Art. 43 (6)	(6) Accesul minorilor cu vârsta sub 14 ani fără a fi însoțiți de către un major este interzis	Soluție: Eliminare articol	<p>Ne întrebăm care poate fi rațiunea acestei bizare interdicții. Sugerăm eliminarea ei, atât din cauza nejustificării obiective, cât și din cauza semnalului negativ pe care îl dă la adresa mobilității urbane nemotorizate pentru copii. Minorul ar putea fi foarte bine trimis de exemplu de un părinte pentru a recupera un accesoriu uitat montat pe bicicletă, pentru a verifica starea tehnică a acesteia sau în alte asemenea scopuri, iar obligația de a circula în parking cu maximum 5 km/h conform art.31 alin.(1) implică un risc de accident mult mai mic decât în spațiul public în aer liber din cartier sau în oraș în general, unde nimeni nu pune problema că un minor sub 14 ani nu ar avea voie să se deplaseze fără supravegherea unui adult.</p>

Art. 47.	Art. 47. Pentru anul 2020 taxa de parcare pentru locul de parcare destinat bicicletelor este de 50 lei pe an.	<p>Soluție:</p> <p>Costul trebuie recalculat pentru a stabili un criteriu obiectiv: costul per suprafața ocupată.</p> <p>Totodată, este oportună introducerea unor reduceri proporționale la prețul de parcare pentru mașini electrice sau hibride, precum și a celor euro 5 sau mai noi.</p>	<p>În condițiile în care pentru un autoturism tariful este de numai 110 lei / an nemodificat de un deceniu, deși salariul mediu și minim și indicele prețurilor de consum a crescut puternic și având în vedere că pe spațiul alocat parcării unui autoturism se poate amenaja parcare pentru circa 10 biciclete, chiar dacă nu este rastel pe două niveluri, este un raport revoltător între cele două tarife, ce nu poate fi acceptat și trebuie radical modificat. Nu este prea mare cel pentru biciclete, ci infim cel pentru autoturisme, în condițiile în care municipalitatea declară că dorește promovarea mobilității urbane durabile și deci descurajarea mobilității automobiliste. Prețul pentru parcare autoturismelor ar trebui să fie mult mai mare și să nu se mai tolereze nicio staționare neplătită pe spațiul public, chiar și unde ar putea fi legal permisă conform legislației rutiere ! Cererea foarte mare de locuri de parcare în cartiere ar fi o oportunitate și comercială pentru municipalitate, dar la asemenea tarife derizorii ne putem întreba în câți ani ar urma să se recupereze costul respectivelor parkinguri?</p> <p>Considerăm că singurul mod prin care această discuție poate fi tranșată echitabil este asumarea unui termen de recuperare a investiției de către administrație și stabilirea unui preț de abonament proporțional cu suprafața ocupată.</p>
----------	---	---	--