

Catre,

Consiliul General al Municipiului Bucuresti

B-dul Regina Elisabeta nr. 47 sector 5

cod poștal 050013

Subsemnatul, domiciliat in
.....,
posesor al CI seria nr. emisa de la data
de, CNP.....

In temeiul art.7 alin. (1) coroborat cu alin. (1.1) si art.11 alin. (4) din Legea 554/2004, formulez prezenta

PLANGERE PREALABILA

Inpotriva Hotararii Consiliului General al Municipiului Bucuresti nr.539/24.10.2019 privind masuri concrete de imbunatatire a calitatii aerului in Municipiul Bucuresti, prin care solicit revocarea in totalitate a H.C.G.M.B. nr.539/24.10.2019.

Pentru a dispune astfel, va rog sa aveti in vedere argumentele ce vor fi prezentate in continuare:

- 1. H.C.G.M.B. NR.539/24.10.2019 anuleaza dreptul de proprietate al romanilor, care locuiesc in Bucuresti si care tranziteaza orasul, asupra autovehiculelor cu norme de poluare non euro, euro 1, euro 2, euro 3.**
- 2. Modalitatea de stabilirea a tarifului pentru achizitionarea vinițetelor de tip Oxigen incalca principiile fundamentale reglementate atat de legislatia nationala, cat si de legislatia europeana:**

2.1. Incalcarea principiului privind tarifarea echitabila, corelata cu cantitatea de poluare generata de folosirea autovehiculelor;

2.2. Incalcarea principiului nediscriminarii si egalitatea de tratament al utilizatorilor;

2.3. Incalcarea principiului transparente, consultarea si antrenarea in decizii a cetatenilor;

2.4. Incalcarea dreptului la informare;

3. Mai mult de atat, H.C.G.M.B. nr.539/24.10.2019 nu este motivata, ceea ce pune in discutie validitatea actului administrativ.

Prezentarea situatiei de fapt

Pentru a avea o privire de ansamblu asupra contextului care a determinat formularea prezentei plangeri, apreciez ca fiind necesara o prezentare completa a situatiei, care va releva neindoielnic temeinicia sustinerilor mele.

In cadrul sedintei ordinare a Consiliului General al Primariei Bucuresti, convocata pentru data de 24 octombrie 2019 prin dispozitia de primar nr.1844/18.10.2019, **a fost dezbatuta si votata Hotararea nr.539 privind masuri concrete de imbunatatire a calitatii aerului in Municipiul Bucuresti.**

Conform Hotararii nr.539/24.10.2019:

<"Art.1 Se defineste Zona de Actiune pentru Calitatea Aerului (ZACA) in perimetrul delimitat de: Piata Victoriei - Bdul. Iancu de Hunedoara - Sos. Stefan cel Mare - str. Polona - str. Mihai Eminescu - str. Traian - Bdul. Nerva Traian - Bdul. Gheorghe Sincai - str. Lanariei - Calea Serban Voda - Bdul. Marasesti - str. Mitropolit Nifon - Bdul. Libertatii Calea 13 Septembrie - sos. Pandurilor - sos. Cotroceni - Splaiul Independentei - str. Stirbei Voda - str. Berzei - str. Buzesti - Piata Victoriei.">

Potrivit <"Art. 2 (1) Incepand cu data de 01.01.2020, accesul autovehiculelor cu masa totala maxima autorizata mai mica de 5 tone pe arterele Bucurestiului este restrictionat zilnic, de luni pana vineri, cu exceptia sarbatorilor legale, in intervalul 07:00 - 22:00, dupa cum urmeaza:

a) pentru cele electrice, hibride sau cu norma de poluare Euro 5 si Euro 6, accesul este permis fara restrictii pe toate arterele;

b) pentru cele cu norma de poluare Euro 3, accesul este permis pe toate arterele din municipiul Bucuresti numai in urma achizitionarii unei viniete electronice Oxigen;

c) pentru cele cu norma de poluare non - Euro, Euro 1 si Euro 2, accesul este interzis in Zona de Actiune pentru Calitatea Aerului (ZACA), fiind permis pentru restul arterelor din municipiul Bucuresti numai in urma achizitionarii unei viniete electronice Oxigen;

(2) Incepand cu data de 01.01.2021 accesul autovehiculelor cu masa totala maxima autorizata mai mica de 5 tone cu norma de poluare Euro 4 este permis in ZACA si pe toate arterele Bucurestiului numai in urma achizitionarii unei viniete electronice Oxigen.">

Prin art.3 (1) se precizeaza: "Vinieta se emite numai dupa achitarea sumelor prevazute in anexa la prezenta hotarare, in baza dovezii privind norma de poluare."

De asemenea, hotararea criticaata stipuleaza ca <"Art.9 Incepand cu data de 01.01.2022 accesul autovehiculelor in municipiul Bucuresti cu norma de poluare non - Euro, Euro 1si Euro 2 este interzis.">;

Iar potrivit <"Art. 10 Incepand cu data de 01.01.2024 accesul autovehiculelor in municipiul Bucuresti cu norma de poluare Euro 3 este interzis.">

Reglementarea contestata vatama in mod grav drepturile si interesele legitime ale locuitorilor Bucurestiului, atat persoane fizice, cat si persoane juridice.

Dezvoltarea argumentelor

1. H.C.G.M.B. NR.539/24.10.2019 anuleaza dreptul de proprietate al romanilor, care locuiesc in Bucuresti si care tranziteaza orasul, asupra autovehiculelor cu norme de poluare non euro, euro 1, euro 2, euro 3.

Din analiza prevederilor HCMB nr.539, respectiv art.1, art.2, art.9 si art.10, observam ca prin aceasta hotarare:

- a fost interzis dreptul de folosinta al autovehiculelor cu masa totala maxima autorizata mai mica de 5 tone si norma de poluare non - Euro, Euro 1 si Euro 2 in zona ZACA in intervalul orar 07:00 - 22:00 incepand cu 01.01.2020;

-a fost interzis dreptul de folosinta al autovehiculelor cu masa totala maxima autorizata mai mica de 5 tone si norma de poluare non - Euro, Euro 1 si Euro 2 in tot Bucurestiul incepand cu 01.01.2022;

-a fost interzis dreptul de folosinta al autovehiculelor cu masa totala maxima autorizata mai mica de 5 tone si norma de poluare Euro 3 in tot Bucurestiul incepand cu 01.01.2024.

Referitor la **art. 2 (1) lit.c**, fac precizarea ca aceasta prevedere prin care a fost interzis accesul in zona ZACA incepand cu 01.01.2020 tuturor autovehiculelor cu norma de poluare non - Euro, Euro 1 si Euro 2 **are ca efect practic restrictionarea totala si definitiva a folosintei in zona ZACA. Dar ce faci daca locuiesti in zona ZACA sau ai treaba acolo si ai in proprietate un astfel de autovehicul?** Marea majoritate a oamenilor au de facut deplasari in timpul zilei in intervalul 07:00 - 22:00, pentru interese precum deplasarea la munca, sa-si duca la scoala sau gradinita copiii, sa mearga la cumparaturi, sa-si duca la medic batranii pe care-i ingrijesc, sa mearga la diverse institutii pentru a-si rezolva problemele. Intervalul orar 22:00 - 06:00 este considerat timp de noapte, in care majoritatea oamenilor normali dorm pentru a se odihni, nu bantuie pe strazi. De altfel, majoritatea covarsitoare a magazinelor, firmelor, institutiilor sunt inchise in acest interval 22:00 - 07:00. In aceste conditii, **art. 2 (1) lit.c** prin care se permite circulatia autovehiculelor amintite in zona ZACA numai intre orele 22:00 - 07:00 **nu are o aplicabilitate practica si nu corespunde nevoii reale a bucurestenilor**

si a romanilor din alte zone ale tarii proprietari de autovehicule care intra sub incidenta acestui articol! Sa luam exemplul unui autovehicul cu norma Euro 2 detinut de un bucurestean care locuieste in zona ZACA. Va intreb cum ajunge autovehiculul Euro 2 la ITP an de an, cand nicio statie autorizata nu lucreaza in intervalul orar 22:00 - 07:00?

Mai mult, art.2 (1) lic.c are ca efect **restrictionarea definitiva in tot Bucurestiul a dreptului de folosinta al autovehiculelor mentionate!** Bucurestiul este un oras circular cu diametrul de numai 24 km, oras ce nu poate fi impartit asa cum a facut-o hotararea atacata, intrucat o astfel de interdictie blocheaza accesul categoriei vizate in TOT orasul! Stim bine ca nu ai cum sa ajungi din Titan in Drumul Taberei pe centura Bucurestiului!

A exercita dreptul de proprietate inseamna a stapani in mod exclusiv un bun, a-i da destinatia dorita, a-l folosi dupa destinatia sa, dupa interesul avut de proprietar.

Dreptul de folosinta a autovehiculelor este cel mai important atribut al dreptului de proprietate fiind continut de acesta, in lipsa dreptului de folosinta proprietarul nu mai poate da bunului destinatia dorita dupa interesul sau, iar dreptul de proprietate dispare fiind golit de continut.

Mai mult, in cazul de fata, toate studiile si opiniile specialistilor arata ca daca autovehiculul nu este folosit periodic se va degrada fizic, prin urmare interzicerea folosintei va conduce in timp la distrugerea fizica a obiectului proprietatii datorita neutilizarii corespunzatoare potrivit naturii bunului! Prin urmare hotararea in cauza a afectat si dreptul de posesie.

Remarcam si faptul ca aceasta hotarare a afectat si dreptul de a dispune de bun, intrucat adoptarea ei a generat o scadere atat a cererii, cat si a preturilor autovehiculelor vizate. Cui sa mai vinzi si la ce pret? La pret de nimic?

Avand in vedere cele aratate mai sus, rezulta ca prin Hotararea nr.539/24.10.2019 a CGMB a fost desfiintat dreptul de proprietate asupra autovehiculelor cu masa totala maxima autorizata mai mica de 5 tone si norme de poluare non - Euro, Euro 1, Euro 2 si Euro 3, detinute de locuitorii Bucurestiului!

Interdicțiile prevăzute de HCGMB nr.539 contravin atât Constituției României, Codului Civil, cât și legislației internaționale.

Potrivit Constituției României:

<"Art.44 (1) Dreptul de proprietate, precum și creanțele asupra statului, sunt garantate. Conținutul și limitele acestor drepturi sunt stabilite de lege.

(2) Proprietatea privată este garantată și ocrotită în mod egal de lege, indiferent de titular.

(7) Dreptul de proprietate obligă la respectarea sarcinilor privind protecția mediului și asigurarea bunei vecinătăți, precum și la respectarea celorlalte sarcini care, potrivit legii sau obiceiului, revin proprietarului.">

În conformitate cu art.555 alin (1) din Codul Civil, proprietatea privată reprezintă dreptul titularului de a poseda, folosi și dispune de un bun în mod exclusiv, absolut și perpetuu, în limitele stabilite de lege.

Prin urmare, proprietatea privată este ocrotită și garantată indiferent ca este exercitată asupra bunurilor mobile sau imobile.

În cazul dreptului de proprietate asupra autovehiculelor, noi românii afectați de interdicțiile stabilite de HCGMB nr.539/24.10.2019, ne aflăm în următoarea situație: suntem cumpărători de bună credință, avem în proprietate autovehicule **omologate** de Registrul Auto Român, înmatriculate de instituțiile statului, facem inspectia tehnică periodică (ITP), **toate acestea cu respectarea legislației interne și a Directivelor Europene care stabilesc limitele permise ale emisiilor de gaze de evacuare și cadrul legal pentru omologare și autorizarea circulației**, statul român ne dă drept de folosință în urma analizelor făcute la ITP care constată că autovehiculul corespunde din punct de vedere tehnic și nu constituie un pericol pentru circulația pe drumurile publice, **iar CGMB ne desființează dintr-o dată dreptul de proprietate printr-o Hotărâre nelegală mai presus decât Directivele Europene și legile interne!**

Trebuie să avem în vedere și principiul neretroactivității legii.

Mai mult, plătim către autoritățile locale taxele și impozitele stabilite de lege, plătim locurile de parcare, asigurarea auto, iar Consiliul General al Municipiului

Bucuresti in contraprestatie in loc sa asigure o protectie adecvata si efectiva locuitorilor Capitalei **interzice** dintr-o data dreptul de proprietate al oamenilor asupra autovehiculelor vizate!

Protectia juridica a dreptului de proprietate se regaseste nu numai in dreptul intern, ci si in conventiile internationale. Astfel, art.17 din Declaratia Universala a Drepturilor Omului din 10 septembrie 1948 prevede ca orice persoana, singura sau in colectivitate, are dreptul la proprietate si nimeni nu poate fi privat in mod arbitrar de proprietatea sa.

Art.1 din Protocolul aditional din 20 martie 1952 la Conventia Europeana a Drepturilor Omului din noiembrie 1950 statueaza ca orice persoana fizica sau juridica are dreptul la respectarea bunurilor sale si nimeni nu poate fi privat de proprietatea sa decat pentru o cauza de utilitate publica, in conditiile prevazute de lege si conform principiilor generale ale dreptului international.

Conform reglementarilor art.136 alin. (5) din Constitutia Romaniei, revizuita, proprietatea privata este inviolabila, in conditiile legii organice, deci dreptul de proprietate nu poate fi incalcat de catre nimeni.

Potrivit Constitutiei Romaniei:

<"Art.53 Restrangerea exercitiului unor drepturi sau al unor libertati

(1) (1) Exercițiul unor drepturi sau al unor libertăți poate fi restrâns numai prin lege și numai dacă se impune, după caz, pentru: apărarea securității naționale, a ordinii, a sănătății ori a moralei publice, a drepturilor și a libertăților cetățenilor; desfășurarea instrucției penale; prevenirea consecințelor unei calamități naturale, ale unui dezastru ori ale unui sinistru deosebit de grav.

(2) Restrângerea poate fi dispusă numai dacă este necesară într-o societate democratică. Măsura trebuie să fie proporțională cu situația care a determinat-o, să fie aplicată în mod nediscriminatoriu și fără a aduce atingere existenței dreptului sau a libertății.">

Prin articolele care interzic folosinta unor categorii de autovehicule, Hotararea nr.539/24.10.2019 a adus atingere insasi existentei dreptului de proprietate al oamenilor detinatori de autovehicule din categoriile vizate, golindu-l de continut.

Prin urmare, Hotararea criticaata contravine art.44, art.53 si art.136 din Constitutia Romaniei, revizuita.

In acest sens retinem si Decizia Curtii Constitutionale nr.266 din 21 mai 2013 (M.Of. nr.443 din 19 iulie 2013), potrivit careia "*de principiu, legiuitorul este in drept sa stabileasca continutul si limitele dreptului de proprietate si aceste limite au in vedere obiectul dreptului de proprietate si attributele acestuia si se instituie in vedere apararii intereselor sociale si economice generale sau pentru apararea drepturilor si libertatilor fundamentale ale altor persoane, esential fiind ca prin aceasta sa nu fie suprimat complet dreptul de proprietate.*"

Mentionez ca, potrivit reglementarilor nationale si internationale, se evidentiaza existenta a doua categorii de limite aduse dreptului de proprietate, si anume: *posibilitatea privarii de proprietate pentru cauza de utilitate publica, pe de o parte, si reglementarea exercitarii acestui drept in conformitate cu interesul general, insa fara sa se ajunga la golirea de continut a dreptului proprietarului bunului, pe de alta parte.*

Precizez ca, prin jurisprudenta sa, Curtea Europeana a Drepturilor Omului a asimilat unei exproprii de fapt anumite masuri luate de autoritatile nationale ca reprezentand o privare de proprietate, nu numai raportat la dispozitiile legislatiei interne, dar in raport de efectul real produs de acea masura cu privire la dreptul de proprietate! Numai ca legislatia stabileste ca autovehiculele, fiind bunuri mobile, nu pot forma obiectul expropriii! Daca hotararea criticaata NU are ca efect o expropriere, atunci ce este acest atac la proprietate? **O confiscare?** **Potrivit art.44 alin.(8) din Constitutia Romaniei averea dobandita licit nu poate fi confiscata! Evident ca Hotararea nr.539 a CGMB este nelegala, pentru ca interdictiile pe care le contine au ca efect real suprimarea dreptului de proprietate, la fel ca si o confiscare!**

In privinta restrictiilor si limitarilor aduse dreptului de proprietate asupra autovehiculelor prevazute de HCGMB nr.539/24.10.2019, problema este in esenta si in primul rand o problema de filozofie a drepturilor omului. Daca acum ne este interzis peste noapte dreptul de proprietate asupra autovehiculelor din categoriile vizate, evident ca maine ne poate fi interzis sa circulam peste tot cu autovehicule cu norma de poluare Euro 4, Euro 5 si Euro 6, iar poimaine putem fi scosi din case

pe motiv ca materialele din care au fost construite nu mai corespund cerintelor CGMB!

Pentru a evita abuzurile de felul celor mentionate la paragraful anterior, asa cum reiese din art. 53 alin.(2) din Legea Fundamentala, restrictiile si limitarile dreptului de proprietate trebuie interpretate si aplicate in concordanta si cu Declaratia Universala a Drepturilor Omului, cu pactele, tratatele si cu acordurile internationale la care Romania este parte, or toate aceste documente de referinta contin norme democratice in materie, obligatorii pentru statul roman. Potrivit acestora, restrangerea trebuie sa nu aduca atingere existentei dreptului, sa fie temporara, sa fie aplicata in mod nediscriminatoriu, proportionala cu gravitatea situatiei si dispusa numai daca aceasta este necesara.

Analizand Hotararea criticaata prin prisma regulilor aratate anterior, observam ca:

a) Asa cum am aratat anterior, hotararea criticaata **a adus atingere insasi existentei dreptului de proprietate**, lipsindu-l de continut.

b) Potrivit definitiei din <https://dexonline.ro/definitie/temporar>, <" *Temporar, temporari, -e, adj. Care e de scurtă durată, care nu durează decât un anumit timp; vremelnic, trecător, provizoriu. ◇ Care exercită o activitate un timp limitat. – Din fr. temporaire, lat. temporarius..*"> Hotararea nr.539/24.10.2019 a impus restrictii pe durata *nedeterminata*, nu temporar, incalcand astfel normele de drept in materie.

De asemenea, **in mod discriminatoriu** s-a hotarat restrictionarea si/sau taxarea circulatiei numai unor categorii de autovehicule, respectiv cu masa maxima autorizata sub 5 tone si norme de poluare non - euro, Euro 1, Euro 2, Euro 3 si Euro 4. Daca intentia reala a legiutorului a fost sa puna o taxa de poluare / sa reduca poluarea, sa ne indicati ce studii ati avut la baza adoptarii hotararii in care sa se specifice ca autovehiculele cu norma de poluare Euro 5, Euro 6, hibride, electrice **nu polueaza**? Daca norma de poluare se stabileste pe km., pe cale de consecinta si poluarea produsa este in functie de numarul real de kilometri parcursi de fiecare autovehicul, va rugam sa ne spuneti ce studii ati avut la baza adoptarii hotararii din care sa reiasa nivelul poluarii produse de fiecare grupa de autovehicule in functie de norma de poluare si numarul de kilometri parcursi?

In majoritatea cazurilor tipul de autovehicul in functie de norma de poluare da indicii asupra bunastarii materiale a proprietarilor. Masinile cu norma Euro 5, euro 6, hibrid, electrice folosesc o tehnologie mai noua si sunt mai scumpe decat cele cu norma non - euro, Euro 1, Euro 2, Euro 3 si Euro 4, iar pentru foarte multi romani achizitia unei masini scumpe este o povara financiara suplimentara care ii va obliga sa apeleze la credite / leasing.

Din cele de mai sus rezulta ca Hotararea criticata a stabilit in mod discriminatoriu interdictii si limitari ale dreptului de proprietate pentru persoanele fizice / persoanele juridice care locuiesc/au sediul sau activitatea in Bucuresti sau tranziteaza orasul si dispun de venituri mici care nu le permit sa achizitioneze un autovehicul scump mai nou. **Prin aceasta Hotarare a fost incalcat astfel si principiul solidaritatii sociale, stabilindu-se taxe si restrictii in sarcina proprietarilor de autovehicule cu venituri mai mici, acesti proprietari fiind nevoiti sa suporte din veniturile lor intreaga sarcina pentru imbunatatirea calitatii aerului in Bucuresti, desi beneficiari sunt si proprietarii autovehiculelor mai scumpe (Euro 5, Euro 6, hibrid, electrice) si inclusiv acestea polueaza.**

In sensul aratat mai sus, caracterul discriminatoriu al HCGMB nr.539/24.10.2019 este relevat si de Art.4 al acesteia, care prevede exceptii de la aplicarea ei.

c) Masura de restrangere a dreptului de proprietate in cazul hotararii in cauza incalca si **principiul proportionalitatii, care preupune respectarea unui raport de proportionalitate intre amplitudinea restrangerii si caracterul pericolului care a determinat pe legiuitor sa opteze pentru restrangerea legislativa a unui drept.**

Conform European Enviroment Agency, organismul de mediu al Uniunii Europene, la nivel de tara, **poluarea venita din traficul rutier in Romania este mica.** La adresa

<https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/dashboards/air-pollutant-emissions-data-viewer-2?fbclid=IwAR2UoRo84Xflm3GSm3bQp-4oZkCIr-sU2aEr5bmxY2nn8AnXq5BiX1Ookuc> va puteti plimba cu mausul intre grafice schimbând noxele specifice si vi se va confirma lucrul asta. Astfel, potrivit datelor furnizate de Comisia Europeana, se se

inregistreaza urmatoarele valori pe poluanti si tipuri de activitate la nivelul anului 2017:

	PM 10	PM 2.5	NOx	NMVOC	CO	Pb
Waste	1,2 Gg	1,2 Gg		2,9 Gg		
Road transport	5,8 Gg	4,6 Gg	90,3 Gg	22,6 Gg	128 Gg	0,00238 Gg
Non road transport	-	-	9,9 Gg	-	-	
Industrial processes and product use	11,3 Gg	3,3 Gg	1,4 Gg	61,7 Gg	40 Gg	0,02492 Gg
Energy use in industry	6,1 Gg	5,8 Gg	31,9 Gg	12,9 Gg	48 Gg	0,00416 Gg
Energy production and distribution	5,6 Gg	3,0 Gg	47,5 Gg	14,9 Gg	-	0,00315 Gg
Commercial, institutional and households	95,2 Gg	92,7 Gg	29,9 Gg	86,7 Gg	545 Gg	0,00392 Gg
Agriculture	17,9 Gg	1,1 Gg	20,3 Gg	37,6 Gg	-	-

Categoria Road transport include atat traficul rutier de la autovehiculele cu masa maxima autorizata sub 5 tone, cat si cel al autovehiculelor cu masa mai mare de 5 tone, include atat traficul rutier domestic cat si traficul rutier in scopuri comerciale.

Mai mult, in data de 12 octombrie 2018 Comisia Europeana a introdus actiune de infringement impotriva Romaniei care formeaza obiectul cauzei C-638/18, cu urmatoarea motivatie:

<"Începând din anul 2007, în zona RO32101 București au fost depășite în mod sistematic și constant valorile-limită zilnice pentru concentrațiile de PM10. De asemenea, din anul 2007 până în anul 2014 inclusiv, cu excepția anului 2013, în aceeași zonă au fost depășite valorile-limită anuale pentru concentrațiile de

***PM10.** Aceste depășiri sunt suficiente pentru a constata o încălcare a dispozițiilor articolului 13 alineatul (1) din Directiva 2008/50/CE coroborate cu cele ale anexei XI la aceasta.*

În ciuda acestor depășiri, România nu a întocmit planuri pentru această zonă care să respecte dispozițiile articolului 23 alineatul (1) din directivă, în special obligația de a adopta măsuri potrivite astfel încât perioada de depășire a valorilor-limită pentru PM10 să fie cât mai scurtă posibil. Această încălcare rezultă din perioada îndelungată în care au fost înregistrate depășiri, termenele lungi prevăzute pentru încetarea depășirilor, lipsa unora dintre elementele prevăzute în anexa XV secțiunea A din directivă, faptul că planurile nu abordează toate cauzele principale ale depășirii valorilor-limită și nici nu prevăd măsuri obligatorii suficiente pentru a asigura respectarea valorilor-limită.">

Pe cale de consecință, România se afla în procedura de infringement pentru depășirea concentrațiilor de PM10 în zona RO32101 București, în urma analizelor făcute de Comisia Europeană stabilindu-se că **planurile întocmite de autorități până la data introducerii acțiunii nu abordează toate cauzele principale ale depășirii valorilor limita.**

Deși în planurile privind calitatea aerului în Capitală se vorbește de anumite categorii de surse pentru emisiile de poluanți, printre care traficul rutier, totuși **Primăria Generală nu aminteste de faptul că una din principalele surse de poluare cu PM10 este activitatea de construcții.**

Regăsim aceste informații **omise de Primăria Generală** în planurile de calitate a aerului întocmite de autoritățile locale din alte zone ale țării. Ca exemplu, în planul de mentinere a calitatii aerului în județul Tulcea la pag. 60-61 se specifică:

"Sursele mobile sunt importante în special pentru emisiile de CO, NOx, dar și Pb."

"Sursele rezidențiale sunt reprezentate în special de arderea combustibililor fosili pentru încălzirea locuințelor, șantiere, depozite de deseuri, asfaltări de drumuri și sunt importante în special pentru emisiile de PM10, PM2,5, CO și NMVOC."

Aceste specificații sunt confirmate și de datele furnizate de Comisia Europeană, așa cum am arătat în tabelul de mai sus.

De asemenea, potrivit informațiilor din manualul "Ecologia și protecția mediului", autori Florinela Ardelean și Vlad Iordache, rezultă că principalii poluanți eliberați în atmosferă în urma arderii combustibilului autovehiculelor (benzina și motorina)

sunt: CO, formaldehida, NOx, iar ca produs secundar peroxiacetilul nitrat. Din arderea motorinei rezulta si SO2. **Toate acestea sunt gaze de ardere.**

Pulberile PM10 si PM2.5 sunt **particule solide (praf), foarte mici**, care pot afecta grav sanatatea oamenilor, insa acestea nu sunt emise din arderea combustibilului autovehiculelor, ci din alte surse asa cum am aratat mai sus. Aceste particule PM10 si PM2.5, in principal din alte surse decat traficul auto, sunt antrenate sa pluteasca in aer de anvelopele autovehiculelor formandu-se astfel pulberile din resuspensie.

In anexa la HCL Timisoara nr.57/24.04.2012 emisa cu avizarea directorului executiv al Directiei de Mediu se precizeaza: *<"O cantitate majora de particule in suspensie PM10 (diametru de 10 micrometri) provin din activitatea de constructii din santiere / demolare / lucrari edilitar gospodaresti, activitati care se doresc a fi reglementate in acest regulament pentru a micsora poluarea cu praf a mediului inconjurator.">*

Avand in vedere toate cele precizate mai sus, rezulta ca pericolul este poluarea cu PM10 in orasul Bucuresti, asa cum atrage atentia si Comisia Europeana. Numai ca PM10 provine indeosebi din constructii de locuinte noi, anvelopari, asfaltari, schimbari de borduri, demolari, si in masura mult mai mica din emisiile gazelor de esapament ale autovehiculelor (trafic rutier).

In aceste conditii, pericolul reprezentat de poluarea cu PM10 nu justifica interzicerea circulatiei autovehiculelor cu masa mai mica de 5 tone si cu norma de poluare non - Euro, Euro 1, Euro 2 s Euro 3, intrucat poluarea cu PM10 provine mai mult din constructii, iar cantitatea de poluare din emisiile de gaze de esapament este mult mai mica si se determina si in functie de numarul de kilometri parcursi, neexistand in acest caz o corelatie directa strict intre norma de poluare a unui autovehicul si nivelul de poluare real cu PM10.

In concluzie, legiuitorul nu a respectat principiul proportionalitatii la adoptarea hotararii criticate, neavand nicio fundamentare tehnica in masura sa justifice amplitudinea acestei restrangeri prin care a limitat si anulat dreptul de proprietate asupra autovehiculelor vizate, iar pericolul prin caracterul sau impune cu totul alte masuri - cum ar fi sa nu se mai elibereze autorizatii de constructie.

d) Traficul rutier (exceptand emisiile din gazele de esapament) genereaza emisii de particule cu continut de substante organice si de metale generate de uzura franelor si a pneurilor si din resuspensia in atmosfera a prafului de pe arterele de trafic.

Precizez ca acest tip de poluare cu particule din resuspensie din traficul rutier este favorizat de starea deplorabila a carosabilului, care conduce la deteriorarea mai rapida a anvelopelor.

Acest tip de poluare poate fi redus prin alte modalitati decat limitarea unui drept fundamental constitutional.

Prin Decizia Curtii Constitutionale nr.1414 din 4 noiembrie 2009 (M.Of. nr.796 din 23 noiembrie 2009, s-a stabilit ca: *"intr-o societate democratica, regula este cea a exercitarii neingradite a drepturilor si libertatilor fundamentale, restrangerea fiind prevazuta ca exceptie, daca nu exista o alta solutie pentru a salvarda valori ale statului care sunt puse in pericol."*

In Planul integrat de calitate a aerului 2018 - 2022 aprobat prin Hotararea CGMB nr.325/14.06.2018 **sunt prevazute o serie de masuri pentru reducerea poluarii mult mai eficiente decat interzicerea / taxarea circulatiei**, dintre care amintesc:

- la pag.147-148 masura I.13 Salubritatea urbana, responsabil aparatul de specialitate al Primarului General, respectiv Directia Utilitati Publice impreuna cu primariile de sector.

"Se considera ca prin salubritate eficienta (spalare si nu stropire) a strazilor in sezonul cald sau dupa topirea zapezii de pe carosabil, emisiile de particule din resuspensie se reduc cu 50% in cazul spalarii mecanice si cu peste 90% in cazul spalarii urmate de aspirare."

Masura a fost prevazuta pentru 2004 km. de strazi.

Potrivit raportului referitor la stadiul realizarii masurilor din Planul integrat de calitate a aerului in Municipiul Bucuresti 2018 - 2022, aferent anului 2018, aprobat prin HCGMB nr.106/26.02.2019, in anul 2018 s-a realizat salubritatea pentru 312,68 km de strazi care au fost numai spalate, fara aspirare.

- la pag.151 masura II.1 extinderea suprafetelor de spatii verzi prin renaturarea unor terenuri supuse eroziunii eoliene.

Potrivit acestei masuri, *"se poate considera o eficienta de reducere locala cu 90% pentru particule (TSP, PM10, PM2,5) in cazul inierbarii terenurilor supuse eroziunii eoliene."*

La aceste masuri putem adauga si noi cateva doar ca exemplu, care ar genera impact semnificativ asupra reducerii poluarii:

- mutarea marilor centrelor comerciale, a mallurilor si supermarketurilor la marginea orasului, ceea ce ar reduce atat traficul rutier, dar si poluarea la categoria Commercial, institutional and households;
- mutarea la marginea orasului a tuturor serviciilor publice, comisiilor, ministerelor
- grupate acum in centrul Capitalei intrucat acestea au un parc imens de autovehicule ale lor si ale personalului;
- declararea Bucurestiului oras inchis care si-a atins limita de urbanizare si stoparea emiterii autorizatiilor de constructii;
- obligativitatea a minim 30% spatiu verde in zonele centrale pe terenurile construibile (a se vedea Spitalul Foisor care are 110% din teren spatiu construit, a se vedea blocurile construite de dezvoltatorii imobiliari pe fiecare petec de teren liber)

Din cele precizate mai sus rezulta ca restrangerea si desfiintarea dreptului de proprietate asupra autovehiculelor vizate de HCGMB nr.539/24.10.2019 nu este necesara, intrucat exista solutii mult mai eficiente pentru reducerea poluarii, solutii a caror implementare ar conduce la respectarea de catre Consiliul General al Municipiului Bucuresti a demnitatii si personalitatii fiecarui proprietar de autovehicule fara discriminare.

Dreptul de proprietate este o valoare suprema garantata de Constitutia Romaniei, dar care nu are nicio valoare pentru CGMB, care prin aceasta hotarare nelegala degradeaza statutul unor cetateni romani pana la acela de sclav - de om care trebuie numai sa munceasca, sa produca si sa plateasca.

Daca drepturile noastre fundamentale constitutionale nu ne sunt respectate de CGMB, autoritate publica locala, si nu pot fi efectiv exercitate, putem spune ca statul roman isi pierde credibilitatea.

2. Modalitatea de stabilirea a tarifului pentru achizitionarea vinielilor de tip Oxigen incalca principiile fundamentale reglementate atat de legislatia nationala, cat si de legislatia europeana:

2.1. Incalcarea principiului privind tarifarea echitabila, corelata cu cantitatea de poluare generata de folosirea autovehiculelor;

Hotararea la care fac referire incalca "**principiul poluatorul plateste**" statuat de **art.191 alin.2 TFUE**, intrucat interzice circulatia numai anumitor categorii de autovehicule si impune o taxa in sarcina proprietarilor unor anumite categorii de autovehicule, respectiv autovehiculelor cu masa maxima autorizata mai mica de 5 tone si norma de poluare non - Euro, Euro 1, Euro 2, Euro 3 si Euro 4.

Va rugam sa ne precizati raspunsul la urmatoarele intrebari:

- autovehiculele Euro 5 si Euro 6 nu polueaza?
- autovehiculele exceptate prin art.4 nu polueaza?

Se ajunge astfel in situatia in care doar anumiti poluatori vor plati si nu toti poluatorii platesc, situatie clara de incalcare a principiului poluatorul plateste.

Pentru a fundamenta hotararea CGMB nu a prezentat nicio formula de calcul a vinietai Oxigen, **singurul criteriu de diferentiere a categoriilor de autovehicule taxate si a caror circulatie a fost interzisa fiind norma de poluare inscrisa in cartea de inmatriculare a autovehiculului.**

In aceste conditii, aplicarea hotararii criticate va da nastere unor situatii injuste, care nu au ca efect taxarea si reducerea poluarii, intrucat nivelul real al poluarii generate de un autovehicul nu depinde numai de norma, ci este in directa legatura cu numarul de kilometri efectiv parcursi (norma de poluare fiind stabilita pe kilometru) si de uzura autovehiculului.

Tiberiu Melencu - inginer de test in cadrul Laboratorului de Incercari Emisii Poluante si Consum din cadrul RAR precizeaza:

<"Principalul echipament al masinii pentru reducerea poluarii este catalizatorul. Din cauza folosirii indelungate, acesta isi poate pierde proprietatile si poate deveni inefficient. Daca, de exemplu, o masina are un numar mare de kilometri parcursi, vreo 200.000, catalizatorul nu o sa mai poata functiona in parametri optimi chiar daca proprietarul masinii nu sesizeaza probleme in functionare. Uzura autovehiculului sau a echipamentelor acestuia influenteaza in mod direct rezultatele. Cu cat numarul de kilometri de la bordul autovehiculului este mai

mare, cu atat si uzura este mai mare."> (preluare din articolul "Teste de poluare la RAR", 11.12.2015, <http://www.autotestmagazin.ro>).

In continuare dau cateva exemple de situatii practice:

a. Normele de poluare stabilite de Directivele europene prevad:

Euro 3 emission limits (petrol)	Euro 5 emission limits (petrol)
* CO - 2,3 G/km	* CO - 1,0 G/km
* HC - 0,20 g/km	* HC - 0,10 g/km
* NO _x - 0,15g/km	* NO _x - 0,06 g/km
* PM - no limit	* PM - 0,005 g/km (direct injection only)

In tabelul urmatoar prezint valorile emisiilor in cazul unui autovehicul Euro 3 care circula 10 km/zi, comparativ cu un autovehicul Euro 5 care circula 100 km/zi, ambele pe benzina:

Euro 3 emission limits (petrol) care circula 10 km/zi	Euro 5 emission limits (petrol) care circula 100 km/zi
* CO - 23 G/km	* CO - 100,0 g/km
* HC - 2,0 g/km	* HC - 10,0 g/km
* NO _x - 1,5g/km	* NO _x - 6,0 g/km
* PM - no limit	* PM - 0,5 g/km (direct injection only)

Din tabelul de mai sus rezulta ca un autovehicul Euro 3 care circula 10 km/zi polueaza mai putin decat un autovehicul Euro 5 care circula 100 km/zi, ambele pe benzina. Este inechitabil sa taxam / sa interzicem circulatia automobilului Euro 3 care polueaza mai putin.

Se pune deci intrebarea: ce polueaza mai mult, un autovehicul Euro 1 , 2, 3 (care cel mai probabil este al unui om nu foarte potent financiar) care circula 5.000 - 10.000 km/an (pentru ca avand in vedere si pretul carburantului, ma indoiesc ca circula mai mult) sau un autovehicul Euro 6 care circula 50.000 km/an?

Toate aceste calcule trebuiau facute si avute in vedere de CGMB inainte de aprobarea hotararii criticate, care evident ca nu are o fundamentare stiintifica si obiectiva.

b. Am studiat comparativ cartile de inmatriculare ale unui autovehicul Euro 3 si ale unuia Euro 5, pe care le atasez in copie la prezenta plangere prealabila. Iata datele rezultate in urma omologarii la RAR:

Norma	Euro 3 diesel	Euro 5 diesel
Numar omologare	ACPL153J11C78E3/2001	AC112Y3812C60E5/2013
CO2	132 g/km	143 g/km
Tip	Autoturism M1 Opel Kombi	Autoturism M1 Volkswagen Golf

Din datele preluate din cartile de inmatriculare, prezentate comparativ in tabelul de mai sus, a rezultat o situatie in care un autovehicul cu norma Euro 3 emite mai putin CO2 decat un autovehicul cu norma Euro 5.

c. Se cuvine sa amintesc si cazul producatorului german VAG (Volkswagen, Audi, Porsche, Skoda, Seat) care a trucat emisiile poluante pentru un numar de cca. 3 milioane de autoturisme, acest fapt fiind de notorietate si existand pe rol actiuni penale impotriva grupului Volkswagen in diferite state.

In Romania autoritatile nu au intreprins nimic pentru a stabili care este norma reala de poluare a autoturismelor produse de grupul Volkswagen, desi s-a dovedit in mai multe cazuri ca aceste autoturisme trebuiau sa aiba echipamente care sa le mentina emisiile de poluanti la norma Euro 5, insa in realitate sunt echipate doar pentru norma de poluare euro 3 (**masini fabricate de grupul Volkswagen intre 2009 si 2012**). **Veti taxa aceste autoturisme cu suma stabilita pentru Euro 3 sau nu le veti taxa? Veti interzice circulatia acestor masini din 2022 sau le veti lasa sa circule liber, desi sunt dotate cu echipamente care le confera in realitate caracteristicile Euro 3?**

Se pune deci intrebarea: ce facem cu masinile care sunt Euro 5 si Euro 6 in documente, dar in realitate Euro 3? (vezi dieselgate)

Avand in vedere toate precizarile de pana acum, rezulta fara tagada ca Hotararea nr.539/24.10.2019 fost luata in mod arbitrar, fara ca interzicerea circulatiei si taxarea autovehiculelor cu masa maxima autorizata mai mica de

5 tone si norma de poluare non - Euro, Euro 1, Euro 2, Euro 3 si Euro 4 sa fie justificata de conditiile obiective si de nevoile reale ale comunitatii.

Adoptarea hotararii s-a facut cu incalcarea "principiului poluatorul plateste", iar aplicarea hotararii va genera situatii frecvente in care un autovehicul care polueaza mai putin este taxat sau interzis in timp ce alt autovehicul care polueaza mai mult sa nu fie nici macar taxat.

Se pune intrebarea: daca vinieta Oxigen nu este o taxa de poluare, nu este cumva o taxa pe proprietate? In acest caz daca ar fi o taxa pe proprietate, adoptarea Hotararii nr.539/24.10.2019 s-a facut cu incalcarea principiului echitatii fiscale prevazut de art.3 lit.c din Legea 227/2015 privind Codul Fiscal, potrivit caruia:

<"Art.3 lit.c) justetea impunerii sau echitatea fiscala asigura ca sarcina fiscala a fiecarui contribuabil sa fie stabilita pe baza puterii contributive, respectiv in functie de marimea veniturilor sau a proprietatilor acestuia.">

In cazul de fata este taxata mai scump proprietatea mai ieftina si nu e taxata proprietatea mai scumpa, fapt deloc echitabil in conditiile unui stat care respecta drepturile cetatenilor.

2.2. Incalcarea principiului nediscriminarii si egalitatea de tratament al utilizatorilor;

Asa cum am aratat, sub pretextul reducerii poluarii hotararea critica a interzis n mod discriminatoriu circulatia numai anumitor categorii de autovehicule si a taxat numai anumite categorii de autovehicule, respectiv cele cu masa maxima autorizata sub 5 tone si norme de poluare non - Euro, Euro 1, Euro 2, Euro 3, Euro 4, desi toate autovehiculele polueaza intr-un fel sau altul, inclusiv cele Euro 5, Euro 6, hibrid si electrice.

Astel, prin aceasta hotarare s-au stabilit taxe si interdictii numai in sarcina proprietarilor autovehiculelor cu masa maxima autorizata sub 5 tone si norme de poluare non - Euro, Euro 1, Euro 2, Euro 3, Euro 4, acesti proprietari sunt discriminati si se vad obligati sa suporte din veniturile lor intreaga sarcina pentru imbunatatirea calitatii aerului in Bucuresti, desi beneficiari sunt si proprietarii autovehiculelor Euro 5, Euro 6, hibrid si electrice si inclusiv acestea polueaza.

In Bucuresti, datorita marii aglomerari urbane, cat si conditiilor improprie ale transportului in comun incapabil sa faca fata unui trafic mare de oameni cu bagaje, copii, batrani in carucioare, masina este o necesitate, nu un lux. Noi oamenii obisnuiti, cetateni de rand cu familii, nu ne plimbam prin Bucuresti in scop turistic sau pentru distractii, ci avem treaba. Datorita distrugerii sistematice din ultimii 30 de ani a tot ce a fost industrie, agricultura, cercetare, tara noastra a ajuns o ruina, cu milioane de romani nevoiti sa emigreze datorita unor conducatori care au luat decizii contrare intereselor noastre. In aceste conditii Capitala este astazi un centru de interes pentru o mare parte a romanilor inclusiv din alte zone ale tarii, care lucreaza aici pentru ca firmele cele mai importante au centrul activitatii aici.

Hotararea critica incalca insasi dreptul la munca al romanilor din provincie, care vin sa munceasca in Bucuresti, acesti oameni sunt discriminati si nu vor mai putea sa-si desfasoare activitatea in lipsa folosintei autovehiculului personal. Sa presupunem cazul unui om care vine din judetul Calarasi la lucru in Bucuresti deplasandu-se cu un autovehicul Euro 2. Unde lasa autovehiculul in conditiile in care nu exista parcare suficiente, iar in tot Bucurestiul Primaria taxeaza orice parcare publica cu o taxa de 5 lei/ora? In conditiile unui salariu mediu net de cca. 3100 lei, asa cum a raportat Institutul National de Statistica, omul este remunerat cu $3100 : 23 : 8 \text{ ore} = 16,85 \text{ lei pe ora}$, iar taxa de parcare reprezinta cca. 30% din salariul omului respectiv.

Dreptul la munca este ocrotit de insasi Legea Fundamentală, art.41 stipuland: *<"Dreptul la munca nu poate fi ingradit.">*

Ca o consecinta generata de politicile socio-economice ale statului iresponsabil fata de romani, nivelul de trai in Romania si implicit in Bucuresti este foarte scazut. In conditiile de acum cand lupta se duce pentru subzistenta, nu pentru imbogatire, cand oamenii mor de foame cu magazinele pline, numai oamenii cu venituri mari isi permit sa cumpere autovehicule mai noi din categoria Euro 5, Euro 6, hibrid, electrice, iar acum acestia sunt favorizati de hotararea atacata.

Hotararea critica este discriminatorie pentru proprietarii de autovehicule cu masa maxima autorizata sub 5 tone si norme de poluare non - Euro, Euro 1, Euro 2, Euro 3, Euro 4 astfel:

- proprietarilor care locuiesc in Bucuresti li se limiteaza dreptul la libera circulatie inspre si dinspre domiciliu;
- proprietarilor care locuiesc in provincie li se limiteaza accesul inspre si dinspre locul de munca si institutiile publice (administrative, spitale, institutii de invatamant etc.) situate in Bucuresti si la care ar fi avut nevoie sa se deplaseze;
- proprietarilor vizitatori ai persoanelor care domiciliaza in Bucuresti.

Caracterul discriminatoriu al HCGMB nr.539/24.10.2019 este relevat si de art.4 al acesteia, care prevede o serie de categorii de autovehicule exceptate de la aplicarea hotararii.

Potrivit Constitutiei Romaniei:

<"Art.16 (1) Cetățenii sunt egali în fața legii și a autorităților publice, fără privilegii și fără discriminări.">

Potrivit OG 137/2000 privind prevenirea si sanctionarea tuturor formelor de discriminare:

<"Art.10 Constituie contravenție, conform prezentei ordonanțe, dacă fapta nu intră sub incidența legii penale, discriminarea unei persoane fizice, a unui grup de persoane din cauza apartenenței acestora ori a persoanelor care administrează persoana juridică la o anumită rasă, naționalitate, etnie, religie, categorie socială sau la o categorie defavorizată, respectiv din cauza convingerilor, vârstei, sexului sau orientării sexuale a persoanelor în cauză prin:

h) refuzarea acordării pentru o persoană sau un grup de persoane a unor drepturi sau facilități.">

Lasand la o parte considerentele juridice, va intreb acum cum ramane, domnilor, cu posesorii de Logan Euro 3 care au fost incurajati de raposatul Stroe (director la Dacia) sa cumpere Dacia ca sa ajutam industria romaneasca? Cati mai au bani sa schimbe masinile?

Trista realitate este ca acum in Bucuresti cei bogati isi descongestionaza drumurile, parcarile din centru, accesul la magazine, iar cei saraci (Euro 3 si mai

putin) sunt obligati sa plateasca pentru a le face celor dintai aerul mai curat! Concluzia este aceea a unei evidente segregari pe criterii de venit.

2.3. Incalcarea principiului transparentei, consultarea si antrenarea in decizii a cetatenilor;

Asa cum rezulta din reglementarea atacata si dupa cum am aratat si mai sus in cuprinsul prezentei plangeri, nu exista nicio motivare concreta cu privire la metoda de determinare a vinietai Oxigen. Vinieta Oxigen care e impusa ca suma fixa, ca de altfel si restrictiile de circulatie, au fost stabilite pe baza unei echivalente neconforme cu realitatea si fara a avea in vedere cantitatea reala de emisii produse de fiecare autovehicul in parte, care depinde de numarul real de kilometri parcursi, de uzura autovehiculului si de calitatea echipamentelor autovehiculului.

Astfel, nu exista niciun rationament bazat pe date concrete care sa fi condus la stabilirea marimii vinietai Oxigen, nu exista nicio formula de calcul pentru aceasta taxa care sa coreleze poluarea reala cu marimea taxei. Nu exista niciun rationament care sa coreleze restrictionarea circulatiei cu marimea poluarii produsa de fiecare autovehicul in parte. In aceste conditii, este evident ca nu se asigura respectarea principiului transparentei.

2.4. Incalcarea dreptului la informare;

Dreptul la informare al cetatenilor este garantat de Constitutia Romaniei, art.31 alin. (2) stabilind ca:

<"Autoritatile publice, potrivit competentelor ce le revin, sunt obligate sa asigure informarea corecta a cetatenilor asupra treburilor publice si asupra problemelor de interes personal.">

Apreciem ca prin lipsa din hotarare si din documentele de fundamentare a unei formule de calcul a marimii vinietai Oxigen si a modalitatii de stabilire a interdictiilor (evident care ar trebui sa depinda de cantitatea de poluare emisa de fiecare autovehicul) se incalca dreptul cetatenilor la informare. Acestia nu au fost informati in mod corespunzator si inteligibil asupra motivatiilor care au stat la baza introducerii taxei / interzicerii circulatiei, iar autoritatea competenta a profitat de lipsa cunostiintelor de specialitate ale acestora si sub pretextul unei taxe de poluare a introdus o taxa inechitabila pe proprietatea asupra vehiculelor vizate.

Potrivit Raportului de specialitate comun DT nr.15212/14.08.19 si DM nr.8144/14.08.2019, conform datelor statistice in Municipiul Bucuresti si in judetul Ilfov sunt inmatriculate un numar total de 1.621.274 autovehicule, din care 261.749 sunt non - Euro, 7.188 sunt Euro 1, 113.729 sunt Euro 2, 213.061 sunt Euro 3, cca. 440.000 sunt Euro 4, in total peste 1 milion de autovehicule din cartierele si din imediata proximitate a Bucurestiului vor fi afectate de intrarea in vigoare a Hotararii nr.539/24.10.2019.

Asigurarea informarii cetatenilor trebuie sa fie efectiva si facuta catre un procent important de cetateni care vor fi afectati, pentru a se putea aprecia daca masura corespunde interesului public. Reglementarea trebuie sa fie explicata in mod clar, astfel incat sa poata fi apreciat impactul social si economic asupra drepturilor cetatenilor.

Din analiza actiunilor Primariei Bucuresti reiese se poate observa incalcarea flagranta a prevederilor Legii nr.52/2003 privind transparenta decizionala in administratia publica. Astfel, potrivit normelor Legii 52/2003 proiectul de hotarare ar fi trebuit supus unei reale dezbateri publice. Acest proiect a fost afisat doar pe site-ul Primariei Bucuresti, considerandu-se ca sunt indeplinite astfel conditiile prevazute de lege. S-a pus la dispozitie un loc in care sa fie transmise online observatiile cetatenilor, fara insa ca nimeni sa raspunda punctual la problemele oamenilor, deci fara ca punctele lor de vedere sa fie luate in considerare.

Raportat la numarul mare de persoane care sunt afectate de aceasta masura administrativa, respectiv 1.041.727 (Bucuresti si Ilfov) plus autovehiculele din alte judete care tranziteaza Capitala, va rugam sa ne specificati:

- * care este numarul total de propuneri primite de dumneavoastra referitoare la acest proiect?
- * Cat la suta din cei 1.041.727 cetateni afectati au fost informati despre aceasta masura?
- * Ce capacitate are sala de sedinta in care tineti consultarile publice?
- * De cate ori ati organizat sedinte de consultare pe aceasta tema si care a fost numarul de participanti?

* Procesele verbale (minutele) de la aceste intalniri.

In realitate, normele legii amintite presupun mult mai multe, in speta:

- organizarea de intalniri cu cetatenii Capitalei in care sa explicati proiectul;
- distribuirea de materiale informative: fluturasi, brosururi;
- afisarea continutului proiectului la avizierele asociatiilor de proprietari, precum si la sediile agentilor economici/persoanelor fizice autorizate care desfasoara activitati independente;
- precizarea cu exactitate a proiectelor pentru care vor fi folositi banii proveniti din aceasta taxa, cu o propunere concreta de buget de cheltuieli.

Aceste obligatii legale de informare nu au fost respectate de catre autoritatea publica, Consiliul General al Municipiului Bucuresti limitandu-se doar la a afisa proiectul pe pagina web a institutiei, incalcandu-se astfel principiul dreptului la informare in timp real si eficient.

Mai mult, in loc sa informeze, Primaria Municipiului Bucuresti (PMB) dezinformeaza. Redau mai jos cateva argumente care demonstreaza acest fapt:

- in data de 30.09.2019 la o dezbatere publica organizata de PMB pe tema vinierei Oxigen, Marian Ivan, din partea Asociatiei pentru promovarea transportului alternativ in Romania (OPTAR) a precizat: ***"Mai ales ca in 2019 PMB a transmis catre noi ca in Bucuresti poluarea e in standardele stabilite de directiva europeana. Asta pentru ca - la numai 6 luni distanta - in acest proiect, sa se vorbeasca despre al 6-lea cel mai poluat oras din Europa."***;

Acum pe cine sa mai credem? Sa credem Primaria cand anunta ca nu este poluare, sa credem Primaria cand anunta ca masinile noastre sunt rable desi indeplinesc criteriile ITP si ca e urgenta interzicerea circulatiei lor sau sa credem Comisia Europeana care spune ca in Romania poluarea este in limite acceptabile care nu pun in pericol sanatatea, cu exceptia PM10 in zona 32101 Bucuresti?

- in cadrul sedintei CGMB din 24.10.2019 Primarul Firea a precizat: ***<"Am inteles aceste argumente ale cetatenilor si am renuntat la acel articol care prevedea***

vinieta Oxigen pentru autoturismele inmatriculate in afara Bucurestului si a judetului Ilfov">????

Dar surpriza! Proiectul de hotarare prevede taxarea *tuturor* autoturismelor, inclusiv a celor inmatriculate *in afara Bucurestiului si a judetului Ilfov!* Aceasta afirmatie dovedeste ca nici macar doamna Primar Firea nu cunoaste proiectul de hotarare pe care dansa l-a propus spre aprobare in sedinta respectiva. Este aceasta afirmatie informare sau dezinformare intr-o sedinta a Consiliului General?

- in data de 09.12.2019 doamna Primar Firea a declarat public ca amana aplicarea Hotararii nr.539 pana in martie, decizie luata de dansa impreuna cu Directia Transporturi. (declaratie preluata de pe www.digi24.ro).

Potrivit legii, Consiliul General este cel care are puterea decizionala, si nu Primarul. Chiar si Inalta Curte de Casatie si Justitie prin Hotararea nr.12/25.05.2015 s-a pronuntat ca "*unitatea administrativ-teritorială, prin autoritatea sa executivă, respectiv primarul, nu are dreptul de a ataca în fața instanței de contencios administrativ hotărârile adoptate de autoritatea sa deliberativă, respectiv consiliul local sau, după caz, Consiliul General al Municipiului București.*".

La data declaratiei nu exista public niciun comunicat oficial al institutiei PMB si nicio hotarare a CGMB care sa stea la baza declaratiilor doamnei Primar Firea. In conditiile in care componenta CGMB este urmatoarea: 23 consilieri PSD-UNPR, 14 consilieri USB, 8 consilieri PNL si 4 consilieri ALDE, cum a avut doamna Primar certitudinea ca propunerea de amanare a aplicarea hotararii va fi aprobata?

Va rugam sa ne comunicati daca exista o hotarare a CGMB de amanare a aplicarii Hotararii criticate si daca da, sa ne furnizati o copie.

Toate cele de mai sus dovedesc fara dubiu ca PMB dezinformeaza, iar dreptul la informare al cetatenilor capitalei a fost incalcat in cazul de fata, nefiind informati in timp util, eficient si complet. Cum sa informeze oamenii cand nici PMB insasi nu cunoaste pana in acest moment formula de calcul care a stat la baza stabilirii marimii vinietai Oxigen, corelat cu poluarea reala produsa in functie de numarul de km.parcursi?

3. Mai mult decat atat, H.C.G.M.B. nr.539/24.10.2019 nu este motivata, ceea ce pune in discutie validitatea actului administrativ.

Unul dintre principiile dreptului administrativ este acela potrivit caruia actele administrative trebuie motivate de organele emitente. Motivarea este in fapt si o exigenta europeana, ce decurge din art.41 par. (2) lit. c) din Carta Fundamentala a Uniunii Europene. Pe cale de consecinta, in lipsa motivarii este pusa in discutie validitatea actului administrativ, din doua perspective: *in lipsa motivarii, persoana afectata de actul administrativ nu se poate apara efectiv, pentru ca nu cunoaste argumentele organului administrativ emitent*; in lipsa motivarii, instanta nu poate verifica legalitatea actului administrativ, prin prisma argumentelor contradiictorii ale partilor, intrucat autoritatea nu a binevoit sa-si expuna argumentele.

Asa cum am aratat in cuprinsul prezentei plangeri la pag.17, Hotararea criticata nu are o fundamentare stiintifica si obiectiva.

Vinieta Oxigen care este impusa ca suma fixa, ca de altfel si restrictiile de circulatie, au fost stabilite pe baza unei echivalente neconforme cu realitatea si fara a avea in vedere cantitatea reala de emisii produse de fiecare autovehicul in parte, care depinde de numarul real de kilometri parcursi, de uzura autovehiculului si de calitatea echipamentelor autovehiculului.

In aceste conditii CGMB nu poate justifica sub nicio forma *oportunitatea, temeinicia si legalitatea reglementarii contestate*.

Pentru a justifica hotararea criticata, atat in Referatul de aprobare asumat de Doamna Primar General Gabriela Firea, cat si in raportul de specialitate comun al Directiei Transporturi si Directiei de Mediu care au stat la baza hotararii atacate se face referire la Planul de Mobilitate Urbana Durabila 2016 -2030 Regiunea Bucuresti - Ilfov si la Planul Integrat de Calitate a Aerului in Municipiul Bucuresti, **desi ambele documente referite prevad limitarea accesului TUTUROR AUTOMOBILELOR in anumite areale urbane organizate in favoarea pietonilor si biciclistilor (zona centrala, de ex.).**

A amenajat cumva CGMB zona ZACA si Bucurestiul numai in favoarea pietonilor si biciclistilor?

De asemenea, atat in Referatul de aprobare asumat de Doamna Primar General Gabriela Firea, cat si in raportul de specialitate comun al Directiei Transporturi si Directiei de Mediu care au stat la baza hotararii in cauza se face referire la Directiva 2004/35/CE, desi Directiva in cauza nu se aplica persoanelor fizice care folosesc autovehiculele in scopuri personale (in acest sens am primit raspuns de la Comisia Europeana) si nici nu se aplica poluarii din traficul rutier care nu se numara printre activitatile din anexa la directiva respectiva.

CGMB nu a fundamentat in niciun fel modul in care a stabilit zona ZACA. Conform raportului de specialitate comun al Directiei Transporturi si Directiei de Mediu depasirea limitelor de poluare a fost observata doar in punctele Mihai Bravu si Cercul Militar, insa ZACA a fost definita ca acoperind o arie mult mai larga decat zonele in care s-a observat poluarea, fiind vorba astfel de o *extrapolare nejustificata* a unor observatii, *fara o fundamentare pe concluzii stiintifice*.

Avand in vedere toate argumentele prezentate, solicitam admiterea prezentei plangeri prelabile si in consecinta revocarea in totalitate a Hotararii nr.539/24.10.2019 a CGMB.

In drept, imi intemeiez prezenta plangere pe dispozitiile art.1 raportat la art.7 alin. (1) coroborat cu alin. (1.1) si art.11 alin.(4) din Legea 554/2004, precum si pe toate celelalte prevederi invocate in cuprinsul prezentei.

Cu stima,