

28 octombrie 2025

**Către: Primăria Municipiului București
dl. Stelian Bujduveanu, Primar interimar**

Ref: Proiectul de hotărâre privind reglementarea programului orar de desfășurare a activităților de aprovizionare, de curierat și celor specifice de salubritate pe teritoriul Municipiului București

Stimate domnule Primar interimar,

În numele Camerei de Comerț Americane în România (AmCham România) prin Comitetul pentru Legislație Comercială, dorim să înaintăm punctul de vedere al comunității noastre privind *Proiectul de hotărâre privind reglementarea programului orar de desfășurare a activităților de aprovizionare, de curierat și celor specifice de salubritate pe teritoriul Municipiului București*, aflat în consultare publică.

Având în vedere impactul semnificativ pe care o astfel de măsură l-ar putea avea asupra activității economice, logisticii urbane și disponibilității bunurilor de larg consum, considerăm necesar să aducem în atenția autorității principalele argumente și preocupări ale mediului de afaceri. În acest sens, *propunem respingerea în integralitate a proiectului*, având în vedere următoarele considerente principale:

- Este al doilea proiect propus de către C.G.M.B. având ca obiectiv restricționarea programului de aprovizionare, un proiect similar fiind Proiectul nr. 204944/06.12.2023, ce nu a fost adoptat de către C.G.M.B., fiind suspendat pe fondul discuțiilor și a argumentelor contrare formulate de către operatorii economici impactați de respectivul proiect (acesta cuprinde propuneri similare, vizând restricționarea generică a aprovizionării în intervalul 22.00 – 6.00).
- Actuala propunere nu este fundamentată prin studii de impact sau analize concrete care să demonstreze eficiența restricțiilor propuse în atingerea obiectivelor declarate, să probeze beneficiul restricționării circulației autovehiculelor destinate aprovizionării cu marfă, activităților de curierat și activităților specifice de salubritate în scopul atingerii obiectivului urmărit, respectiv fluidizarea traficului, reducerea poluării și creșterea siguranței rutiere.
- Referitor la obiectivul de a *asigura continuitatea serviciilor publice și a lanțurilor de aprovizionare în condiții previzibile și cu impact minim*, Proiectul va determina un efect contrar, respectiv:
 - sincope în lanțul de aprovizionare;
 - va echivala cu lipsa aprovizionării corespunzătoare a magazinelor de comerț cu amănuntul, în detrimentul consumatorilor;
 - va afecta în mod semnificativ capacitatea de livrare și, respectiv, aprovizionare cu produse proaspete și perisabile, cu termen scurt de valabilitate, pentru care este esențială livrarea rapidă. Subsecvent, o astfel de măsură va conduce la creșterea risipei alimentare, în cazul produselor a căror livrare va fi întârziată și care vor expira în considerare termenului de valabilitate foarte scurt/perisabilității ridicate (ex. fructe și legume, pește/carne proaspătă, mâncare gătită etc.);

- va conduce la sincope la nivelul depozitelor, suprastocuri și dificultăți operationale prin supra-aglomerarea stocurilor de produse în depozit;
 - costuri suplimentare asociate orelor suplimentare pe care angajații le vor presta (atât la nivelul angajaților ce conduc efectiv aceste autovehicule ce nu ar avea dreptul să circule, dar și la nivelul angajaților responsabil cu recepția la destinație – punctele de vânzare ale comercianților cu amănuntul). Măsura echivalează cu obligarea personalului responsabil să lucreze în timpul nopții;
 - grave ineficiențe în organizarea activității angajaților ce conduc autovehiculele (șoferii și curierii) prin implementarea a două intervale extinse în care aceștia nu își vor putea desfășura activitatea.
- Mai mult, introducerea unei restricții depline aplicabile tuturor categoriilor de autovehicule care desfășoară activități de aprovizionare reprezintă o ingerință nejustificată și excesivă în activitatea comercială desfășurată de către operatorii economici și reprezintă un tratament discriminatoriu față de aceștia. De exemplu, aprovizionarea cu produse alimentare și activitatea de comerț cu amănuntul preponderant alimentar reprezintă un element critic, esențial ce nu poate fi întrerupt, aspect ce rezultă inclusiv în raționamentul ICCJ din Decizia nr. 22/2015, conform căreia anumite sectoare de activitate impun desfășurarea continuă a activității (Decizia vizează aspecte referitoare la drepturile angajaților conform Codului Muncii, însă considerăm relevant raționamentul ICCJ raportat la specificul activității), anume: **transporturi aeriene, navale, terestre, telecomunicații, domeniul sanitar și de asistență socială, al aprovizionării populației cu gaze, energie electrică, apă, căldură, alimente, comerțul cu amănuntul și de deservire a populației**. Prin urmare, este esențial ca operatorilor economici să li se permită desfășurarea activității în mod liber, conform propriilor reguli de organizare, în scopul de a asigura deservirea corespunzătoare a populației.
 - Mai mult, implementarea Proiectului nu ia în considerare specificul industriei de retail din România și numărul foarte mare de magazine de comerț cu amănuntul din București. Prin urmare, aprovizionarea acestora va deveni imposibilă și va determina numai mutarea intervalului orar în care se va înregistra congestionarea traficului. Trimiterea la celelalte orașe în care s-au propus măsuri similare nu poate fi avută în vedere, atât timp cât măsurile se aplică exclusiv în orașe cu o populație mult mai redusă și un număr mult mai mic de magazine, iar în al doilea rând, vizează zonele pietonale și centrele istorice, nu întreaga suprafața a orașului respectiv.
 - De asemenea, inclusiv din punct de vedere al clarității prevederilor Proiectului, acesta nu îndeplinește cerințele de tehnică legislativă:
 - formularea „*autovehicule destinate aprovizionării cu marfă*” va crea confuzie și este susceptibilă de multiple interpretări – se va avea în vedere tipologia autovehiculului, obiectul de activitate al operatorului economic, destinația transportului? Mai mult, nu este clar dacă se are în vedere și returul de marfă sau alte transporturi similar (eg. transferuri, transport între depozite etc.);
 - nu este clar de ce se face trimitere și la staționarea vehiculelor, practic va fi obligatoriu ca orice autovehiculele destinate aprovizionării cu marfă/curierat/salubritate să iasă din „raza Municipiului București” în intervalul orar 07.00-10.00 și 16.00-19.00;
 - nu este clar care este perimetrul avut în vedere și mai exact care este suprafața avută în vedere prin „raza Municipiului București”, sens în care prevederea este susceptibilă de multiple interpretări. Practic, se pierde din vedere faptul că pe „raza Municipiului București” există numeroase depozite, centre logistice și platforme de livrare, iar formularea textului propus practic

echivalează inclusiv cu interdicția ca propria flota de autovehicule pentru transportul mărfurilor să staționeze în chiar depozitul/centrul logistic de care aparține.

- Totodată, textul art. 3, în versiunea propusă, în primul rând este inaplicabil, neexistând un subiect al contravenției – practic, nu este clar nici cum se aplică sancțiunea propusă, nici cui se aplică, respectiv care ar fi criteriile de individualizare între minim și maxim. Mai mult, având în vedere că măsura propusă este fundamentată pe motive precum fluidizarea traficului, creșterea siguranței rutiere, reducerea poluării, considerăm că amenda de la 3.000 la 5.000 de lei este excesivă și disproporționată prin raportare la gravitatea încălcării unei astfel de măsuri. În linie cu mențiunile de mai sus, susținem respingerea în integralitate a Proiectului, inclusiv a prevederilor art. 3.

Rămânem la dispoziția dumneavoastră pentru consultări suplimentare pe marginea aspectelor expuse.

Vă mulțumim și vă asigurăm de înalta noastră considerație,

Cu stimă,

Mihaela Stancu

Președinte, Comitetul pentru Legislație Comercială
AmCham România