| | | |
|---|---|---|
| Ionel Ursu Semnat digital de Ionel Ursu Data: 2026.11.03 14:31:22 +02'00' | Claudiu-Florin Moisa Semnat digital de Claudiu-Florin Moisa Data: 2026.11.03 14:30:58 +02'00' | RAMONA-IOANA CRISAN Semnat digital de RAMONA-IOANA CRISAN Data: 2026.11.03 14:22:53 +02'00' |
| | | |

**Nr. 7170/03.11.2026**
**Proiect HCL: PHCL2026-000620**

# RAPORT DE SPECIALITATE
## privind modificarea și completarea prevederilor Regulamentului de funcţionare a sistemului de parcare a autovehiculelor în Municipiul Timişoara - TimPark, aprobat prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Timișoara nr. 20/25.01.2022, modificat și completat prin Hotărârile Consiliului Local nr. 204/24.05.2022, nr. 309/25.07.2023 și nr. 632/15.12.2025

Înfiinţarea, extinderea, desfiinţarea, organizarea şi coordonarea locurilor de parcare şi staţionare, proprietate publică a Municipiului Timişoara se face în baza unei Hotărâri a Consiliului Local al Municipiului Timişoara.

Având în vedere prevederile OG nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local, modificată și completată, prin HCLMT nr. 450/07.12.2021 s-a înființat Serviciul Public de Interes Local pentru Administrarea Parcărilor Publice din Municipiul Timișoara - TIMPARK, ca instituție publică cu personalitate juridică, care funcționează sub autoritatea Consiliului Local al Municipiului Timișoara, cu sediul in Timișoara, Splaiul Nicolae Titulescu nr. 10, Județul Timiș.

Eficiența serviciului public de administrare, întreținere şi exploatare a locurilor de parcare şi staţionare din municipiul Timişoara influențează în mod direct mediul economic și social al unității administrativ-teritoriale. Calitatea acestuia ca și serviciu comunitar poate determina în mod cert creșterea nivelului de siguranță la nivel local, influențând direct calitatea vieţii în oras, prin asigurarea dreptului la mobilitate al fiecărui cetăţean. La nivelul întregii țări s-a manifestat în ultimii ani o preocupare deosebită în privința optimizării acestui serviciu, fiind verificate constant opțiunile autorităților locale pentru implementarea unor sisteme complexe de gestiune a serviciului comunitar de utilitate publică pentru administrarea, întreținerea și exploatarea locurilor de parcare şi staţionare din Municipiul Timişoara.

În conformitate cu prevederile OG nr. 71/2002, autorităţile administraţiei publice locale au iniţiativă şi adoptă hotărâri referitoare la dezvoltarea şi modernizarea infrastructurii edilitar-urbane existente. De asemenea, în baza art. 128 alin. (1) din OUG nr. 195/2002 privind circulaţia pe drumurile publice, autorităţile administraţiei publice locale au obligaţia de a asigura desfăşurarea fluentă şi în siguranţă a circulaţiei rutiere şi au atribuţii în stabilirea reglementărilor referitoare la regimul de acces şi circulaţie, staţionare şi parcare pentru diferite categorii de vehicule.

Prin HCLMT nr. 20/25.01.2022, a fost aprobat Regulamentul de funcţionare al sistemului de parcare a autovehiculelor în Municipiul Timișoara conform Anexei la această hotărâre. Regulamentul este pus în aplicare de către noul serviciu public înființat, respectiv Serviciul Public de Interes Local pentru Administrarea Parcărilor

Publice din Municipiul Timișoara - TIMPARK. Acest Regulament a mai fost modificat ulterior adoptării și prin HCLMT nr. 204/24.05.2022, HCLMT nr. 309/25.07.2023, respectiv prin HCLMT nr. 632/15.12.2025.

Primo, se propune implementarea unei măsuri necesare a fi aduse în cadrul procesului de recalibrare a sistemului TimPark, prin reconsiderarea restricțiilor referitoare la eliberarea abonamentelor pentru anumite categorii de autovehicule, în special pentru autovehiculele cu lungimea mai mare de 5 metri și pentru cele destinate transportului unui număr mai mare de persoane, dar care se încadrează în limita de masă maximă autorizată de 3,5 tone.

În primul rând trebuie avut în vedere faptul că abonamentele de parcare nu conferă un drept asupra unui anumit loc de parcare și nu presupune rezervarea sau atribuirea unui loc determinat, ci reprezintă un instrument de plată anticipată a contravalorii staționării în zona pentru care acesta este emis, astfel că eliberarea abonamentului nu garantează disponibilitatea unui anumit spațiu și nici nu modifică regulile privind ocuparea efectivă a locurilor de parcare, această caracteristică fiind relevantă din perspectiva proporționalității restricției.

Sistemul TimPark este conceput, în principal, pentru administrarea staționării și parcării autoturismelor și a vehiculelor asimilate, în cadrul unei infrastructuri urbane caracterizate printr-o disponibilitate limitată a spațiului și prin existența unor locuri de parcare ale căror dimensiuni sunt determinate de configurația străzilor, a carosabilului, a trotuarelor și a amenajărilor existente. În aceste condiții, dimensiunile autovehiculului constituie un element relevant pentru posibilitatea utilizării corespunzătoare a infrastructurii, în condițiile în care un autovehicul care depășește în lungime dimensiunile pentru care sunt configurate locurile de parcare poate ocupa în mod semnificativ mai mult spațiu decât un autovehicul obișnuit, poate depăși limitele marcajului aferent locului de parcare și poate afecta atât utilizarea locurilor de parcare învecinate, cât și circulația celorlalte autovehicule.

În special în zonele urbane cu densitate ridicată și cu o infrastructură rutieră și de parcare limitată, depășirea gabaritului locurilor de parcare poate genera situații în care autovehiculul nu poate fi poziționat integral în interiorul spațiului destinat parcării, o astfel de situație putând conduce la ocuparea suplimentară a carosabilului sau a spațiului adiacent, la diminuarea lățimii utile a căii de circulație, la îngreunarea manevrelor și, după caz, la afectarea vizibilității sau a accesului către alte locuri de parcare.

Măsura propusă este în concordanță cu principiile aplicabile serviciilor de administrare a domeniului public și privat, care trebuie organizate și exploatate astfel încât să răspundă nevoilor comunității, să asigure funcționarea infrastructurii în condiții de siguranță, rentabilitate și eficiență economică și să permită administrarea acesteia în interesul comunității locale, și nu are ca efect interzicerea circulației acestor autovehicule pe teritoriul municipiului și nici nu instituie o interdicție generală de staționare în afara infrastructurii administrate prin sistemul TimPark, ci restricția privește exclusiv utilizarea locurilor de parcare aflate în perimetrul și sub incidența sistemului TimPark, în condițiile stabilite prin Regulament.

În concluzie, interzicerea staționării și neeliberarea abonamentelor pentru autovehiculele cu masa tehnică maximă autorizată mai mare de 3,5 tone, pentru autovehiculele cu lungimea mai mare de 5 metri și pentru vehiculele destinate transportului a mai mult de 9 persoane, inclusiv conducătorul auto, reprezintă o măsură de organizare și administrare a infrastructurii publice de parcare, fundamentată pe criterii tehnice obiective și urmărește asigurarea siguranței, funcționalității, eficienței și utilizării echitabile a spațiului public destinat parcării.

Secundo, arătăm că prin modificările propuse a fi aduse, se tinde la modificarea condițiilor de acordare a abonamentului de tip „REZIDENT”, în sensul recalibrării sistemului tarifar al acestui tip de abonament, concomitent cu instituirea unei reduceri de 60% pentru persoanele care îndeplinesc cumulativ două condiții obiective și verificabile: au domiciliul în Municipiul Timișoara și au autovehiculul înregistrat din punct de vedere fiscal în Municipiul Timișoara. Măsura are în vedere o reconsiderare a raportului dintre tariful perceput pentru utilizarea infrastructurii publice de parcare din Municipiul Timișoara și nivelul facilității acordate anumitor

categorii de utilizatori, cu respectarea principiului tarifării echitabile și a necesității asigurării exploatării serviciului în condiții de eficiență economică și sustenabilitate financiară.

Astfel, în prezent, abonamentul „REZIDENT" beneficiază de un tarif semnificativ inferior abonamentelor combinate sau aferent fiecărei zone tarifare, deși conferă utilizatorului un drept de staționare pe parcursul întregii zile în subzona de rezidență, fără rezervarea unui loc determinat.

Revizuirea acestui tarif este justificată, în primul rând, de necesitatea unei mai bune corelări între nivelul tarifului și costurile aferente administrării, exploatării, monitorizării și dezvoltării infrastructurii de parcare. Potrivit OG nr. 71/2002, serviciile de administrare a domeniului public și privat trebuie să respecte principiul tarifării echitabile, să funcționeze în condiții de rentabilitate și eficiență economică, iar tarifele trebuie să reflecte costurile efective ale furnizării/prestării serviciului și să contribuie la acoperirea cheltuielilor de funcționare și întreținere a infrastructurii. În acest context, menținerea unui tarif foarte redus pentru abonamentul „REZIDENT", fără o diferențiere suplimentară între persoanele care au o legătură locală efectivă și consolidată cu Municipiul Timișoara și cele care beneficiază de acest tip de abonament în temeiul unei simple adrese de domiciliu/reședință, nu mai reflectă în mod suficient obiectivele actuale ale sistemului de administrare a parcărilor.

Și prin aceste modificări propuse acest tip de abonament va continua să reprezinte un instrument tarifar distinct față de abonamentul general, însă avantajul economic aferent acestuia este redistribuit și orientat cu precădere către persoanele care prezintă o legătură locală mai puternică și verificabilă cu municipiul Timișoara.

În acest sens, corelativ cu recalibrarea prețului acestui tip de abonament, se propune acordarea unui discount (reducere) de 60% din tariful standard al abonamentului de tip „REZIDENT" persoanelor care îndeplinesc cumulativ următoarele condiții:

- au domiciliul în Municipiul Timișoara; și
- autovehiculul pentru care solicită abonamentul este înregistrat din punct de vedere fiscal în Municipiul Timișoara.

Precizăm că această propunere are la bază criterii obiective, verificabile și aplicabile în mod uniform, nefiind întemeiate pe aprecieri subiective sau pe criterii personale ale solicitanților.

În ceea ce privește domiciliul în Municipiul Timișoara, acest criteriu reprezintă elementul care stabilește legătura rezidențială a persoanei cu comunitatea locală, în timp ce înregistrarea autovehiculului în evidențele fiscale ale municipiului reprezintă un element suplimentar, distinct, care demonstrează existența unei legături administrative și fiscale a vehiculului cu aceeași unitate administrativ-teritorială. Prin urmare, cumularea celor două criterii identifică o categorie determinată de utilizatori care prezintă o legătură locală consolidată cu sistemul de parcare al Municipiului Timișoara, justificând acordarea unui nivel superior al facilității tarifare.

Reducerea nu trebuie interpretată ca o recompensă pentru plata impozitului asupra autovehiculului și nici ca o compensare a obligațiilor fiscale ale proprietarului, deoarece fundamentarea acesteia rezidă în faptul că autoritatea locală poate configura politica tarifară a serviciului public în funcție de obiectivele de interes local, iar existența concomitentă a unei legături rezidențiale și a unei legături administrative/fiscale a autovehiculului constituie un criteriu obiectiv pentru diferențierea nivelului facilității.

Totodată, acordarea reducerii de 60% permite menținerea unui nivel apropiat de sarcina tarifară actuală pentru categoria de utilizatori considerată prioritară din perspectiva politicii locale, transpus în practică acest fapt presupune ca, în ipoteza unor tarife standard de 300 lei/an pentru zona I, 250 lei/an pentru zona II și 200 lei/an pentru zona III, aplicarea reducerii de 60% conduce la tarife efective de 120 lei/an, 100 lei/an și, respectiv, 80 lei/an, niveluri apropiate de tarifele actuale de 112,50 lei, 90 lei și 72,50 lei/an, astfel încât pentru persoanele care îndeplinesc cumulativ cele două condiții creșterea efectivă a costului abonamentului este limitată, în timp ce tariful standard este recalibrat pentru ceilalți beneficiari.

Din perspectiva principiului egalității, diferențierea propusă nu are la bază o caracteristică personală arbitrară, ci criterii obiective și relevante pentru politica locală de parcare, egalitatea de tratament

nepresupunând aplicarea în mod obligatoriu a unui tarif identic tuturor utilizatorilor, atunci când există diferențe obiective și relevante între categoriile de utilizatori și când diferențierea urmărește un scop legitim și este proporțională cu acesta.

În acest context, majorarea tarifului de bază și acordarea reducerii de 60% nu constituie două măsuri distincte, ci componente ale aceleiași politici tarifare, prin care se urmărește trecerea de la un tarif rezidențial uniform și foarte redus la un sistem diferențiat, în care nivelul facilității este corelat cu intensitatea legăturii utilizatorului cu comunitatea locală.

În concluzie, măsura propusă asigură un echilibru tarifar și îndeplinirea obiectivului autorității locale de a păstra un regim tarifar favorabil pentru persoanele care locuiesc în Municipiul Timișoara și utilizează autovehicule înregistrate fiscal în municipiu, abordare compatibilă cu principiile de tarifare echitabilă, eficiență economică și administrare în interesul comunității locale prevăzute de OG nr. 71/2002.

Tertio, se propune modificarea regimului acordării abonamentului „PERSOANĂ CU HANDICAP", în sensul menținerii gratuității pentru persoanele cu handicap grav și accentuat și eliminarea acestei facilități pentru persoanele cu handicap mediu și ușor.

Menținerea gratuității doar pentru persoanele încadrate în grad de handicap grav și accentuat este fundamentată pe necesitatea unei protecții sporite pentru persoanele care, prin natura și intensitatea limitărilor funcționale, prezintă o nevoie mai ridicată de accesibilitate, mobilitate și sprijin. Această diferențiere nu este una arbitrară, în condițiile în care însăși legislația specială operează, în numeroase materii, cu o diferențiere între persoanele cu handicap grav sau accentuat și cele cu handicap mediu sau ușor, sens în care facem trimitere la prevederile Legii nr. 448/2006, care acordă anumite drepturi și facilități în mod expres doar persoanelor cu handicap grav și accentuat, inclusiv în materia transportului urban, conform art. 24 și 27 din acest act normativ, spre exemplu.

Prin urmare, folosirea criteriului gradului de handicap ca element de diferențiere a nivelului de sprijin acordat nu este, în sine, străină de arhitectura juridică a protecției persoanelor cu handicap, această diferențiere bazându-se pe un criteriu obiectiv, preexistent și reglementat de legislația privind protecția persoanelor cu handicap: gradul de handicap stabilit prin certificatul emis potrivit legii. Or, la baza acestei modificări este avut în vedere un criteriu juridic și medical deja stabilit de autoritățile competente, respectiv gradul de handicap înscris în certificatul de încadrare, acest element fiind important și din perspectiva principiului securității juridice și a obiectivității criteriului de diferențiere.

Aceste modificări propuse a fi aduse nu aduc atingere în niciun fel drepturilor prevăzute de Legea nr. 448/2006 - dreptul la card-legitimație pentru locurile gratuite de parcare; utilizarea locurilor de parcare rezervate și semnalizate pentru persoanele cu handicap; obligația administrației de a asigura numărul legal de locuri rezervate; măsurile de accesibilizare a infrastructurii de parcare; și orice alte drepturi prevăzute de legislația specială.

În raport cu cadrul legal aplicabil, se justifică menținerea gratuității abonamentelor de parcare pentru persoanele încadrate în grad de handicap grav și accentuat și eliminarea acestei facilități pentru persoanele încadrate în grad de handicap mediu și ușor, diferențierea propusă fiind întemeiată pe un criteriu obiectiv și legal definit - gradul de handicap, și urmărește un scop legitim de politică socială și administrativă și are un caracter proporțional, întrucât nu elimină drepturile legale ale persoanelor cu handicap și nu instituie un tratament tarifar mai oneros decât cel general aplicabil celorlalți utilizatori ai parcărilor publice.

Această propunere urmărește, în esență, concentrarea facilității tarifare locale suplimentare asupra persoanelor care prezintă cele mai ridicate nevoi de protecție și accesibilitate, concomitent cu păstrarea integrală a drepturilor speciale prevăzute de legislația națională privind protecția persoanelor cu handicap.

Drept urmare, eliminarea gratuității abonamentului pentru persoanele cu handicap mediu și ușor nu reprezintă o diminuare a protecției juridice a acestei categorii, ci o reconfigurare proporțională a unei facilități locale suplimentare, realizată în limitele competenței autorității administrației publice locale și cu menținerea drepturilor conferite direct de legislația specială.

Quarto, se propune abrogarea prevederilor art. art. 11, lit. i) din Regulament, care prevăd că autovehiculele cu propulsie 100% electrică beneficiază de gratuitate la parcare în zonele I (roșie), II (galbenă) și III (albastră), deoarece menținerea acestei facilități nu se mai justifică, pe de-o parte, datorită faptului că rațiunea inițială avută în vedere - reducerea emisiilor locale și a impactului asupra mediului, constituie un argument relevant doar în materia politicilor de mediu și de mobilitate durabilă, în timp ce din punct de vedere al politicii de parcare, trebuie avut în vedere faptul că numărul de autovehicule este unul foarte mare iar resursa urbană de locuri de parcare este una limitată, trebuind prioritizate aspectele privind asigurarea disponibilității locurilor de parcare, fluidizarea utilizării acestora, prevenirea ocupării excesive și finanțarea administrării infrastructurii aferente. Pe de altă parte, menținerea acestei facilități în continuare pentru autovehiculele cu propulsie 100% electrică, ar presupune un tratament tarifar diferențiat pentru aceste autovehicule raportat la toți ceilalți utilizatori, practic actualmente această facilitate încalcă regula generală ca toți utilizatorii aflați în situații comparabile în raport cu serviciul furnizat să beneficieze de un tratament tarifar comparabil.

Trebuie avut în vedere că tipul de propulsie se raportează în primul rând la caracteristicile de mediu ale autovehiculului și nu la modul în care este consumată resursa publică reprezentată de locul de parcare, astfel că eliminarea gratuității este fundamentată ca o măsură de uniformizare a regimului tarifar pentru utilizatorii aflați în situații comparabile din perspectiva serviciului de parcare.

Această măsura nu instituie o sarcină suplimentară discriminatorie pentru proprietarii de autovehicule electrice, întrucât aceștia nu sunt obligați să suporte un tarif superior celui aplicabil celorlalți utilizatori aflați în aceeași categorie de parcare, ci, din contră, tinde la eliminarea unei discriminări, și la supunerea la același regim tarifar general aplicabil utilizării spațiului public.

Prin urmare, faptul că un autovehicul este electric poate constitui un criteriu relevant pentru anumite politici publice de mediu, fără ca acesta să fie în mod necesar un criteriu determinant pentru stabilirea tarifului aferent ocupării unui loc de parcare.

În sprijinul adoptării acestei modificări propuse, stă și faptul că Municipiul Timișoara a adoptat și implementat constant în ultimii ani, instrumente distincte și mai eficiente pentru stimularea electromobilității, inclusiv prin dezvoltarea infrastructurii de încărcare, prin facilitarea accesului la stațiile de încărcare, prin dezvoltarea transportului public și prin promovarea alternativelor de mobilitate durabilă.

Rațiunea juridică a măsurii nu constă în negarea avantajelor autovehiculelor electrice din perspectiva protecției mediului, ci în constatarea faptului că, din perspectiva politicii de parcare, criteriul tipului de propulsie nu modifică natura prestației și nici consumul resursei publice utilizate, în condițiile în care autovehiculul electric ocupă aceeași resursă publică limitată - locul de parcare - și generează aceleași necesități de administrare, monitorizare și întreținere a infrastructurii.

În aceste condiții, aplicarea aceluiași regim tarifar utilizatorilor aflați în situații comparabile din perspectiva utilizării locurilor de parcare publice răspunde principiului tarifării echitabile prevăzut de O.G. nr. 71/2002 și permite corelarea mai adecvată a tarifului cu obiectul efectiv al serviciului public, menținerea acestei gratuități exclusiv în considerarea tipului de propulsie nemaifiind necesară în cadrul politicii actuale de administrare a parcărilor publice, obiectivele de promovare a electromobilității fiind realizate prin instrumente specifice politicii de mediu și mobilitate durabilă, distincte de regimul tarifar aplicabil utilizării domeniului public destinat parcării autovehiculelor.

Quinto, se propune actualizarea nivelului general al tarifelor aferente abonamentelor de parcare, și al tarifului orar în zonele I (roșie), II (galbenă) și III (albastră) pentru plata cu cardul bancar și vouchere (pre-pay), având în vedere perioada semnificativă de timp scursă de la stabilirea tarifelor actualmente aplicabile (martie 2022) și evoluția generală a prețurilor în această perioadă.

Regimul tarifar actual își are sorgintea în Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Timișoara nr. 20/25.01.2022, care a aprobat Regulamentul de funcționare a sistemului de parcare TimPark, hotărâre intrată în vigoare la data de 31.03.2022, prin aceasta fiind, totodată, abrogat cadrul tarifar anterior. În consecință,

perioada cuprinsă între luna ianuarie 2022 și luna august 2026 reprezintă un interval relevant pentru evaluarea menținerii în termeni reali a nivelului tarifelor stabilite la începutul anului 2022.

În toată această perioadă, economia României a traversat o etapă caracterizată prin creșteri succesive și semnificative ale prețurilor de consum, potrivit datelor Institutului Național de Statistică, rata anuală a inflației în luna martie 2023, raportată la martie 2022, a fost de 14,53%, în martie 2024, raportată la martie 2023, de 6,61%, iar în martie 2025, raportată la martie 2024, de 4,86%, în timp ce în martie 2026, rata anuală a inflației a fost de 9,87% față de martie 2025.

Prin înlănțuirea evoluțiilor lunare ale indicelui prețurilor de consum, rezultă că nivelul general al prețurilor de consum din august 2026 este cu aproximativ 43,9% mai ridicat decât cel aferent lunii martie 2022. Astfel, menținerea nominală a tarifelor stabilite în luna ianuarie 2022 nu echivalează cu menținerea aceluiași nivel real al acestora. Dimpotrivă, în condițiile unei creșteri cumulate a prețurilor de aproximativ 43,9%, tarifele menținute la nivelul anului 2022 au înregistrat o diminuare corespunzătoare în termeni reali. Prin raportarea nivelului indicelui aferent lunii august 2026 la cel aferent lunii ianuarie 2022 rezultă o creștere cumulată a nivelului general al prețurilor de aproximativ 47,5%.

Precizăm că administrarea unei infrastructuri publice de parcare presupune cheltuieli recurente, cum ar fi cele de personal, mentenanță, echipamente și sisteme de control și monitorizare, aplicații și infrastructură informatică, comunicații, procesarea plăților, întreținerea și exploatarea echipamentelor, precum și pentru dezvoltarea și modernizarea sistemului. Ori creșterea generală a prețurilor intervenită în toată această perioadă de referință se reflectă, în mod direct sau indirect, și asupra acestor categorii de cheltuieli.

Din perspectiva cadrului juridic aplicabil, politica tarifară a serviciilor de administrare a domeniului public și privat trebuie să țină seama de principiul tarifării echitabile și de necesitatea funcționării serviciului în condiții de eficiență economică, condiții în care evoluția IPC reprezintă un reper economic obiectiv și verificabil pentru evaluarea necesității de actualizare a tarifelor, întrucât permite compararea valorii reale a tarifelor stabilite în anul 2022 cu valoarea economică a acestora în anul 2026.

Este important de precizat că utilizarea ratei cumulate a inflației nu presupune în mod necesar o majorare automată a tuturor tarifelor cu exact 47,5%, rata cumulată a inflației fiind luată în calcul doar ca indicator al diminuării valorii reale a tarifelor și ca un reper pentru fundamentarea necesității de actualizare, nivelul concret al noilor tarife fiind propus a fi majorat, în medie, cu un procent de 40%.

În consecință, actualizarea tarifelor aferente abonamentelor de parcare este fundamentată pe o combinație de factori obiectivi: perioada îndelungată de la ultima stabilire a nivelului de referință al tarifelor, creșterea cumulată a prețurilor de consum de aproximativ 47,5% în perioada ianuarie 2022 - august 2026, evoluția costurilor aferente administrării și exploatării sistemului, necesitatea asigurării resurselor pentru întreținerea și dezvoltarea infrastructurii și necesitatea menținerii serviciului în condiții de eficiență și sustenabilitate.

Învederăm că tarifele de parcare propuse sunt inferioare creșterii cumulate a nivelului general al prețurilor de consum în perioada ianuarie 2022 - august 2026, estimată la aproximativ 47,5%, astfel încât actualizarea nu reprezintă o transpunere integrală a inflației în tarife, ci o recalibrare parțială a acestora.

Totodată, completarea propusă a fi adusă Regulamentului de funcționare a sistemului de parcare *TimPark* are în vedere și necesitatea asigurării unui cadru organizat și predictibil pentru desfășurarea activităților de aprovizionare cu marfă a comercianților care își desfășoară activitatea în piețele agroalimentare din Municipiul Timișoara.

În acest sens, se propune reglementarea posibilității avizării, de către Comisia de Circulație din cadrul Municipiului Timișoara, a unor locuri de parcare destinate exclusiv autovehiculelor utilizate pentru aprovizionarea cu marfă, acestea urmând să fie identificate și semnalizate distinct, prin indicatoare specifice. Măsura urmărește delimitarea clară a acestor spații față de locurile de parcare destinate publicului larg și asigurarea disponibilității lor pentru operațiunile de aprovizionare, în condiții de siguranță și fluență a circulației.

Învederăm că, pentru utilizarea acestor locuri se propune instituirea unui tarif unic, achitabil prin intermediul telefoniei mobile, prin SMS sau online, cu card bancar, care să confere dreptul de staționare pentru întreaga zi calendaristică în care a fost efectuată plata, indiferent de momentul inițierii acesteia, această modalitate de tarifare având rolul de a simplifica procedura de plată și de a răspunde particularităților activităților de aprovizionare, care nu se desfășoară în mod necesar la intervale orare fixe.

Pentru asigurarea respectării destinației acestor locuri și a disciplinei în utilizarea sistemului de parcare, se propune, de asemenea, stabilirea caracterului de abatere a staționării fără achitarea tarifului aferent, precum și a staționării autovehiculelor care nu sunt destinate activităților de aprovizionare cu marfă, cu aplicarea taxei de penalizare prevăzute de Regulament.

Prin aceste din urmă completări se urmărește atât facilitarea activităților de aprovizionare a piețelor agroalimentare, cât și utilizarea eficientă și controlată a domeniului public, prin instituirea unor reguli clare privind destinația, modalitatea de utilizare și condițiile de plată pentru locurile de parcare astfel amenajate.

Nu în ultimul rând, prin completările propuse a fi aduse la Regulamentul de funcţionare al sistemului de parcare a autovehiculelor în Municipiul Timișoara se dorește extinderea ariei de aplicare a acestui Regulament, în mai multe locații unde au fost amenajate locuri de parcare pentru autovehicule. Avem în vedere următoarele locații:

| Nr. crt. | Denumire stradă | Nr. locuri | Subzonă |
|---|---|---|---|
| 1 | Episcop Augustin Pacha | 10 | Progresiv |
| 2 | Panait Istrati | 10 | Verde |
| 3 | Academician Remus Răduleț | 49 | A1 |
| 4 | Crișan | 300 | A1 |
| 5 | Grigore Alexandrescu | 153 | A1 |
| 6 | Horia | 64 | A1 |
| 7 | Dej | 50 | A1 |
| 8 | Orșova | 190 | A1 |
| 9 | Aleea Viilor | 80 | A1 |
| 10 | Nicolae Leonard | 14 | A2 |
| 11 | Hărniciei | 58 | A2 |
| 12 | Intrarea Clopotului | 44 | A2 |
| 13 | Aleea Citadelei | 20 | A2 |
| 14 | Aleea Cutezătorilor | 70 | A2 |
| 15 | Iris | 64 | A2 |
| 16 | Mureș | 75 | A2 |
| 17 | Gavril Musicescu | 146 | A2 |
| 18 | Peneș Curcanul | 56 | A3 |
| 19 | Lorena | 261 | A3 |
| 20 | Costică Rădulescu | 27 | A4 |
| 21 | Martir Marius Ciopec | 143 | A9 |
| 22 | Martir Claudiu Vârcuș | 50 | A9 |
| 23 | Gheorghe Cotosman | 50 | A2 |
| 24 | Intrarea Sepia | 65 | A10 |
| 25 | Intrarea Martir Slobodanca Ewinger | 16 | A10 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 26 | Verde | 80 | A11 |
| 27 | Martir Gabriela Tako | 76 | A11 |
| 28 | Horia Măcelariu | 37 | A11 |
| 29 | Stuparilor | 41 | A11 |
| 30 | Luminița Botoc | 68 | A11 |
| 31 | Perlei | 49 | A11 |
| 32 | Martir Alexandru Grama | 78 | A11 |
| 33 | Nicolae Grivu | 79 | A11 |
| 34 | Petre Olariu | 72 | A11 |
| 35 | Constantin cel Mare | 120 | A11 |
| 36 | Martir Constantin Zabulica | 56 | A11 |
| 37 | Ion Ionescu de la Brad | 170 | A11 |
| 38 | Martir Alexandru Chorosi | 26 | A11 |
| 39 | Venus | 41 | A12 |
| 40 | Atomului | 97 | A12 |
| 41 | Intrarea Saturn | 33 | A12 |
| 42 | Electronicii | 81 | A12 |
| 43 | Calea Buziașului (Parcare Profi) | 40 | A12 |
| 44 | Intrarea Neptun | 43 | A12 |
| 45 | Recoltei | 110 | A12 |
| 46 | Intrarea Meseriașilor | 44 | A12 |
| 47 | Piața Gheorghe Domășneanu (AEM) | 179 | A12 |
| 48 | Piața Gheorghe Domășneanu (Centrul de permanență 10) | 47 | A12 |
| 49 | Martir Petru Domășneanu | 115 | A1 |
| 50 | Gheorghe Doja | 31 | G6 |
| 51 | Octavian Goga | 13 | G7 |
| 52 | Gheorghe Doja | 70 | G8 |
| 53 | Evlia Celebi | 50 | G9 |
| 54 | Protopop George Dragomir | 18 | G9 |
| 55 | Minerva | 15 | G10 |
| 56 | Diana | 26 | G10 |
| 57 | Cuvin | 32 | G10 |
| 58 | Vadul Călugareni | 23 | G12 |
| 59 | Martir Ladislau Csimarik | 11 | G12 |
| 60 | Zimbrului | 26 | R5 |
| 61 | Vasile Lucaciu | 70 | R5 |
| 62 | Martir Miroslav Todorov | 17 | R5 |
| 63 | Intrarea Predeal | 20 | R6 |
| 64 | Traian Novac | 50 | G2 |
| **TOTAL** | | **4319** | |

Includerea anumitor locații sub incidența Regulamentului *TimPark*, are la bază și sesizări venite din partea cetățenilor care domiciliază în zone adiacente perimetrului actual în care se aplică acest Regulament, motivat de faptul că în locurile de staționare de pe aceste străzi se refugiază și staționează foarte multe vehicule din considerentul că acele zone nu sunt supuse taxării, și drept consecință locatarii din zonă nu mai au unde parca.

Totodată, se impune și mutarea următoarelor străzi în categoria străzilor/locațiilor din zona verde, astfel:

| Nr. crt. | Denumire stradă | Nr. locuri | Se scoate din |
|---|---|---|---|
| 1 | Bulevardul Mihai Eminescu (Parcare Casa Căsătoriilor) | 35 | R4 |
| 2 | Bulevardul Revoluţiei din 1989 | 50 | R4 |
| 3 | Stelelor (Piața Dacia) | 7 | G1 |
| 4 | Iancu Văcărescu (Piața Iosefin) | 26 | G5 |
| 5 | Mureș (Piața Doina) | 18 | A2 |
| 6 | Arieș (Parcare Spitalul Județean) | 20 | A4 |
| 7 | Dr. Ioan Mureşan (Parcare Spitalul Județean) | 13 | A4 |
| 8 | Martir Elena Nicoară (Piața Girocului) | 10 | A9 |
| **TOTAL** | | **179** | |

Având în vedere aspectele expuse în prezentul raport, apreciem că proiectul de hotărâre privind modificarea și completarea prevederilor Regulamentului de funcţionare a sistemului de parcare a autovehiculelor în Municipiul Timişoara - *TimPark*, aprobat prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Timișoara nr. 20/25.01.2022, modificat și completat prin Hotărârile Consiliului Local nr. 204/24.05.2022, nr. 309/25.07.2023 și nr. 632/15.12.2025, îndeplinește condițiile pentru a fi supus dezbaterii și aprobării plenului consiliului local.