

## **LEGE**

### **privind unele măsuri de eficientizare a monitorizării traficului rutier**

**Parlamentul României** adoptă prezenta lege.

#### **Titlul I**

#### **Sistemul integrat de monitorizare a traficului rutier**

#### **Capitolul I**

#### **Dispoziții generale**

**Art. 1** – (1) Prezenta lege reglementează monitorizarea traficului rutier pe drumurile publice din România, într-un sistem integrat, și condițiile în care pot fi utilizate datele colectate cu ocazia monitorizării;

(2) Se instituie Sistemul integrat de monitorizare a traficului rutier pe drumurile publice din România, denumit în continuare e-SIGUR, sistem de interes național, complementar sistemelor inteligente de transport.

**Art. 2** – (1) Monitorizarea traficului rutier pe drumurile publice se realizează prin intermediul sistemelor de transport inteligente, parte integrantă din drum, într-un sistem integrat și interoperabil în următoarele scopuri:

- a) supravegherea și controlul respectării unor norme de circulație pe drumurile publice, inclusiv constatarea încălcării acestora;
- b) identificarea unor vehicule supuse confiscării, căutate potrivit legii, sau care pot fi utilizate ca probă într-o procedură judiciară;
- c) stabilirea măsurilor necesare desfășurării fluente și în siguranță a circulației rutiere;
- d) reducerea factorilor de risc care pot afecta transporturile cu caracter special sau care pot conduce la tulburarea gravă a ordinii publice, constituirea și adaptarea dispozitivelor de pază și ordine publică;
- e) administrarea drumurilor publice prin identificarea timpurie a factorilor care pot afecta starea părții carosabile și stabilirea unor măsuri preventive pentru diminuarea consecințelor;
- f) protejarea spațiilor de servicii și a parcărilor amplasate de-a lungul drumurilor publice;
- g) limitarea fenomenului de degradare a părții carosabile.

(2) Monitorizarea traficului rutier constă în colectarea de date cu ajutorul unor mijloace tehnice fixe sau mobile, procesarea automată și manuală, precum și valorificarea acestor date de către autoritățile publice competente, în scopurile prevăzute la alin.(1).

**Art. 3** – (1) În sensul prezentei legi, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:

- a) mijloc tehnic – orice echipament, ansamblu de echipamente, inclusiv elemente componente ale sistemelor de transport inteligente care permite colectarea automată a imaginilor, a sunetului, a

informațiilor privind viteza de deplasare a unui vehicul, a informațiilor privind condițiile meteo ori a altor informații relevante pentru scopul monitorizării traficului rutier;

b) centru de management al traficului, denumit în continuare *centru* - nodul unde toate fluxurile informaționale de interes în ceea ce privește traficul rutier ajung și se distribuie astfel încât să asigure realizarea scopurilor prevăzute la art. 2.

(2) Prezenta lege utilizează termeni și expresii având înțelesul prevăzut de:

a) Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

b) Ordonanța Guvernului nr.43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

c) Ordonanța Guvernului nr.7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;

d) Regulamentul general privind protecția datelor, a Legii nr.190/2018 privind măsuri de punere în aplicare a Regulamentul general privind protecția datelor și ale Legii nr. 363/2018 privind protecția persoanelor fizice referitor la prelucrarea datelor cu caracter personal de către autoritățile competente în scopul prevenirii, descoperirii, cercetării, urmăririi penale și combaterii infracțiunilor sau al executării pedepselor, măsurilor educative și de siguranță, precum și privind libera circulație a acestor date.

## Capitolul II

### Monitorizarea traficului rutier în sistem integrat

#### *Secțiunea 1 – Condițiile generale de funcționare a e-SIGUR*

**Art. 4** – (1) e-SIGUR este un ansamblu de sisteme informatice, infrastructură de comunicații, elemente de interconectare și interoperabilitate cu alte sisteme informatice, platforme hardware și software pentru stocare, procesare automată, procesare manuală, preluare, afișare și transmitere de date, mijloace tehnice certificate sau omologate și verificate metrologic și capacități și/sau servicii de imprimare masivă și comunicare a documentelor.

(2) e-SIGUR este parte integrantă a centrului ce asigură monitorizarea traficului rutier pe drumurile de interes național, administrate de către Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A., denumită în continuare CNAIR.

(3) CNAIR asigură în cadrul centrului dezvoltarea, funcționarea, mentenanța și orice alte activități legate de administrarea e-SIGUR, cu excepția capacității și/sau a serviciilor de imprimare masivă și comunicare a documentelor.

(4) e-SIGUR asigură în mod automat și preluarea, respectiv afișarea datelor și informațiilor din cadrul sistemelor de transport inteligente gestionate de fiecare centru în parte.

(5) CNAIR se asigură că mijloacele tehnice fixe destinate măsurării vitezei care furnizează date către e-SIGUR sunt omologate și verificate metrologic, potrivit normelor în vigoare.

(6) Pentru colectarea datelor de monitorizare a traficului rutier, e-SIGUR utilizează mijloace tehnice, deținute cu orice titlu de CNAIR.

(7) Cheltuielile pentru dezvoltarea, după caz instalarea, administrarea și operarea e-SIGUR se asigură cu această destinație, de la bugetul de stat, prin legile bugetare anuale, din fonduri externe și alte surse de finanțare constituite potrivit legii, precum și, prin derogare de la prevederile art.30 alin.(2) din Legea nr.500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, prin hotărâre a Guvernului din fondul de rezervă bugetară aflat la dispoziția Guvernului.

**Art. 5** – (1) Mijloacele tehnice sunt amplasate pe drumurile de interes național, administrate de CNAIR, în conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

(2) Pe măsura dezvoltării e-SIGUR, se pot amplasa mijloace tehnice și pe alte categorii de drumuri publice, altele decât cele prevăzute la alin. (1).

(3) Amplasarea de mijloace tehnice noi se realizează cu avizul poliției rutiere emis potrivit Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

**Art. 6** – (1) În scopul prevenirii încălcării regulilor de circulație, existența mijloacelor tehnice fixe destinate măsurării vitezei care furnizează date către e-SIGUR se semnalizează, corespunzător normelor în vigoare, prin instalarea, înaintea locului amplasării, a unui indicator de informare, la o distanță:

- a) între 50 și 100 de metri, pentru cele amplasate în localități;
- b) între 100 și 500 de metri, pentru cele amplasate în afara localităților;
- c) între 500 și 1.000 de metri, pentru cele amplasate pe autostrăzi.

(2) În cazul în care configurația sau amenajarea drumului public impune amplasarea indicatorului de informare la o distanță mai mare decât cea prevăzută la alin.(1), sub indicatorul de informare se instalează un panou adițional cu distanța dintre indicatorul de informare și locul în care este amplasat mijlocul tehnic fix.

(3) Pe sectoarele de drumuri dotate cu panouri cu mesaje variabile, semnalizarea/ informarea asupra existenței mijloacelor tehnice fixe destinate măsurării vitezei în funcțiune ce furnizează date către e-SIGUR poate fi realizată și prin intermediul panourilor cu mesaje variabile.

(4) CNAIR are obligația de a informa public, pe pagina de internet proprie, cu privire la locul amplasării mijloacelor tehnice fixe și scopul prelucrării datelor de monitorizare a traficului rutier.

**Art. 7** – (1) e-SIGUR se interconectează cu:

a) Sistemul informatic național de evidență a permiselor de conducere și a vehiculelor înmatriculate, prevăzut la art.11<sup>5</sup> din Ordonanța Guvernului nr.83/2001 privind înființarea, organizarea și funcționarea serviciilor publice comunitare de pașapoarte și serviciilor publice comunitare regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor;

b) Registrul național de evidență a persoanelor, prevăzut la art.7 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.97/2005 privind evidența, domiciliul, reședința și actele de identitate ale cetățenilor români;

c) Registrul național de evidență a pașapoartelor simple, prevăzut la art.9<sup>2</sup> din Ordonanța Guvernului nr.83/2001;

d) Platforma informatică EUCARIS, prevăzută la art.3 alin.(3) din Legea nr.5/2014 privind unele măsuri pentru facilitarea schimbului transfrontalier de informații referitoare la încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și pentru facilitarea executării sancțiunilor aplicate acestor încălcări, republicată;

e) Bazele de date ale Poliției Române, privind evidența vehiculelor supuse confiscării, căutate potrivit legii sau care pot fi utilizate ca probă într-o procedură judiciară, constituite potrivit Legii nr.218/2002 privind organizarea și funcționarea Poliției Române, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

f) Bazele de date a sistemului SIEGMCR - Sistem Informatic de Emitere, Gestiune, Monitorizare si Control Rovinieta;

(2) e-SIGUR este dezvoltat astfel încât să asigure interoperabilitatea cu sistemele informatice prevăzute la alin.(1).

(3) e-SIGUR poate colecta și datele de monitorizare a traficului rutier obținute cu mijloacele tehnice din dotarea Poliției Române, indiferent de categoria de drum public monitorizată.

**Art. 8** – Pe măsura dezvoltării sistemelor informatice, e-SIGUR se poate interconecta, în condițiile stabilite prin lege, cu alte sisteme de monitorizare și control, în scopul furnizării către acestea a datelor de monitorizare a traficului rutier.

**Art. 9** – Mijloacele tehnice colectează automat următoarele date de monitorizare a traficului rutier: imagini, sunete, informații privind viteza de deplasare a vehiculelor, mase și gabarit, informații privind condițiile atmosferice, semnalizarea rutieră și starea infrastructurii rutiere, precum și informații privind locul și timpul colectării.

#### ***Secțiunea a 2 - a – Crearea de semnalări și procesarea acestora***

**Art. 10** – (1) Prin e-SIGUR se procesează automat datele de monitorizare a traficului rutier colectate și datele cuprinse în sistemele informatice prevăzute la art. 7 alin.(1) și creează semnalări privind:

a) posibila încălcare a normelor de circulație pe drumurile publice sau posibila prezență în trafic a unor vehicule supuse confiscării, căutate potrivit legii, sau care pot fi utilizate ca probă într-o procedură judiciară;

b) posibila prezență în trafic a unor vehicule care circulă fără achitarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri.

(2) Semnalările privind posibila încălcare a normelor de circulație pe drumurile publice vizează:

a) limita maximă admisă de viteză pentru categoria de vehicul pe un anumit sector de drum;

b) interdicția sau restricția de a conduce un vehicul pe o bandă a sensului de deplasare;

c) semnificația culorii roșii a semaforului;

d) interdicția de a conduce pe drumurile publice un vehicul a cărui înmatriculare este suspendată;

e) trecerea la nivel cu calea ferată;

f) interdicția de a adopta un comportament agresiv în conducerea vehiculelor pe drumurile publice;

(3) În cazul în care pe drumul public se creează restricții sau limitări temporare, CNAIR are obligația de a corela funcțiile e-SIGUR cu acestea.

**Art. 11** – (1) e-SIGUR permite procesarea manuală, de către polițiștii rutieri din cadrul Poliției Române, a semnalărilor prevăzute la art.10 alin.(1) lit. a) și alin.(2), precum și a datelor de monitorizare a traficului rutier colectate, aflate în legătură cu aceste semnalări. Procesarea manuală se realizează prin platformele software ale Poliției Române.

(2) Procesarea manuală prevăzută la alin.(1) se realizează în cadrul dispeceratelor de monitorizare aparținând Poliției Române.

(3) Polițiștii rutieri din cadrul dispeceratelor de monitorizare au competență teritorială generală de constatare a contravențiilor și de aplicare a sancțiunilor contravenționale.

(4) În cazul în care, prin procesarea manuală a semnalărilor privind posibila încălcare a normelor de circulație pe drumurile publice și a datelor de monitorizare a traficului rutier colectate, aflate în legătură cu aceste semnalări, se constată săvârșirea unor contravenții prevăzute de Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, polițistul rutier întocmește cu ajutorul platformelor software la care are acces documentele necesare parcurgerii procedurii de identificare a contravenientului și, după caz, procesul-verbal de constatare a contravenției și de aplicare a sancțiunii contravenționale.

(5) Imaginilor procesate potrivit alin.(4) li se aplică tehnici de anonimizare a feței conducătorului vehiculului, a pasagerilor, precum și a celorlați participanți la trafic. Imaginea conducătorului vehiculului se prelucrează numai în scopul stabilirii identității acestuia, dacă aceasta nu s-a putut stabili în procedura de identificare ori există o suspiciune rezonabilă cu privire la identitatea stabilită.

(6) Solicitarea prevăzută la art. 39 alin.(1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare se întocmește ca înscris în formă electronică și se comunică potrivit alin.(3)-(5) ale aceluiași articol.

(7) Procesul-verbal de constatare a contravenției și de aplicare a sancțiunii contravenționale se întocmește în lipsa contravenientului, după stabilirea identității conducătorului de vehicul, menționându-se aceasta în procesul-verbal, fără a fi necesară confirmarea faptelor de către martori sau a obiecțiunilor contravenientului, ca înscris în formă electronică. Acesta se întocmește și se comunică în condițiile art.109 alin.(3<sup>1</sup>) - (3<sup>5</sup>) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

**Art. 12 –** (1) Procesarea semnalărilor prevăzute la art. 10 alin.(1) lit. b) se realizează de CNAIR.

(2) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor contravenționale pentru semnalările prevăzute la art.10 alin.(1) lit. b) se realizează în conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România, cu modificările și completările ulterioare.

### **Capitolul III** **Protecția datelor cu caracter personal**

**Art. 13 –** (1) Prelucrările de date cu caracter personal efectuate în temeiul prezentei legi se realizează cu respectarea dispozițiilor *Regulamentul general privind protecția datelor, a Legii nr. 190/2018 privind măsuri de punere în aplicare a Regulamentul general privind protecția datelor și ale Legii nr. 363/2018 privind protecția persoanelor fizice referitor la prelucrarea datelor cu caracter personal de către autoritățile competente în scopul prevenirii, descoperirii, cercetării, urmării penale și combaterii infracțiunilor sau al executării pedepselor, măsurilor educative și de siguranță, precum și privind libera circulație a acestor date*, în funcție de scopul în care sunt prelucrate datele.

(2) Datele colectate în temeiul prezentei legi nu pot fi prelucrate în alte scopuri, cu excepția situațiilor prevăzute expres de lege și numai dacă sunt asigurate garanțiile necesare pentru protejarea drepturilor persoanelor vizate.

**Art. 14 –** CNAIR precum și structurile Poliției Române au calitatea de operatori de date cu caracter personal pentru prelucrările efectuate potrivit prezentei legi.

**Art. 15 –** (1) Semnalările prevăzute la art.10 alin.(1) și datele de monitorizare a traficului rutier aflate în legătură cu acestea se stochează pentru o perioadă de un an.

(2) La împlinirea termenelor de stocare prevăzute la alin.(1) datele cu caracter personal sunt șterse în mod automat, prin proceduri ireversibile, cu excepția situațiilor în care sunt utilizate în cadrul unor proceduri judiciare, caz în care acestea urmează regimul probelor.

(3) Datele cu caracter personal colectate în temeiul prezentei legi se stochează pe teritoriul României.

**Art. 16 –** (1) Personalul prevăzut la art.14 este instruit cu privire la regulile de protecție a datelor cu caracter personal anterior validării accesului la e-SIGUR și, ulterior, cel puțin o dată la doi ani.

(2) Instruirea personalului prevăzut la art.14 se referă, cel puțin, la următoarele:

- a) prelucrarea datelor să fie realizată exclusiv pentru îndeplinirea atribuțiilor de serviciu;
- b) datele să fie prelucrate potrivit procedurilor și prin mijloacele prevăzute de dispozițiile legale aplicabile activităților în cadrul cărora sunt utilizate datele respective;
- c) prelucrarea datelor să respecte dispozițiile legale privind protecția datelor cu caracter personal aplicabile activităților în cadrul cărora sunt utilizate datele respective.

(3) Instruirea personalului cu privire la regulile de protecție a datelor cu caracter personal va fi realizată de către fiecare autoritate implicată, în parte, în conformitate cu Regulamentul general privind protecția datelor, a Legii nr. 190/2018 privind măsuri de punere în aplicare a Regulamentului general privind protecția datelor și ale Legii nr. 363/2018 privind protecția persoanelor fizice referitor la prelucrarea datelor cu caracter personal de către autoritățile competente în scopul prevenirii, descoperirii, cercetării, urmării penale și combaterii infracțiunilor sau al executării pedepselor, măsurilor educative și de siguranță, precum și privind libera circulație a acestor date.

**Art. 17** – (1) e-SIGUR este dezvoltat astfel încât să păstreze evidența prelucrărilor realizate, astfel încât să fie posibilă identificarea personalului care a realizat activitățile de prelucrare.

(2) Evidența prevăzută la alin.(1) este protejată prin măsuri corespunzătoare împotriva accesului neautorizat și poate fi utilizată numai în scopul monitorizării protecției datelor, inclusiv pentru a se verifica admisibilitatea unei solicitări de informații și legalitatea prelucrării datelor, precum și pentru asigurarea securității datelor.

(3) Informațiile conținute de evidența prevăzută la alin.(1) se șterg după o perioadă de cinci ani de la introducerea acestora, cu excepția cazului în care sunt necesare pentru desfășurarea unor proceduri de monitorizare aflate în curs sau a situațiilor în care sunt utilizate în cadrul unei proceduri judiciare, caz în care acestea urmează regimul probelor.

(4) Autoritățile prevăzute la art.14 stabilesc proceduri interne pentru asigurarea conformității cu dispozițiile prezentei legii și a legislației din domeniul protecției datelor cu caracter personal.

(5) Procedurile prevăzute la alin.(4) includ obligativitatea ca responsabilii cu protecția datelor desemnați la nivelul autorităților prevăzute la art. 14 să verifice semestrial, prin sondaj, prelucrările realizate de personalul propriu.

(6) Modalitatea de cooperare, măsurile necesare pentru asigurarea securității prelucrărilor, măsurile necesare a fi instituite pentru asigurarea confidențialității prelucrărilor, măsurile instituite pentru asigurarea exercitării drepturilor de către persoanele vizate și modalitatea de acces la evidența prevăzută la alin.(1) se stabilește prin protocol încheiat între CNAIR și Inspectoratul General al Poliției Române.

**Art. 18** – (1) Monitorizarea video a traficului rutier se realizează astfel încât să nu îngreunească exercitarea dreptului la viața privată mai mult decât este inerent procesului de monitorizare a traficului rutier pentru scopurile prevăzute la art.2.

(2) În timpul monitorizării traficului rutier este interzisă orice formă de discriminare pe teme de rasă, naționalitate, etnie, limbă, religie, sex, orientare sexuală, opinie ori apartenență politică, avere, origine socială, vârstă, dizabilitate, boală cronică necontagioasă sau infecție HIV/SIDA ori pentru alte împrejurări de același fel.

#### **Capitolul IV** **Dispoziții tranzitorii și finale**

**Art. 19** – Operaționalizarea e-SIGUR se face în termen de 24 luni de la data intrării în vigoare a prezentei legi.

**Art. 20** – (1) Dispozițiile prezentei legi se completează cu cele ale Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, dacă prezenta lege nu dispune altfel.

(2) În cazul procesului-verbal de constatare și sancționare a contravenției care se constituie în titlu de creanță electronică, dispozițiile prezentei legi se completează în mod corespunzător cu prevederile

Legii nr.203/2018 privind măsurile de eficientizare a achitării amenzilor contravenționale, cu modificările și completările ulterioare.

(3) În cazul încălcării săvârșite cu un vehicul înmatriculat într-un alt stat membru sau într-un stat participant se aplică în mod corespunzător dispozițiile Legii nr.5/2014 privind unele măsuri pentru facilitarea schimbului transfrontalier de informații referitoare la încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și pentru facilitarea executării sancțiunilor acestor încălcări, republicată.

## **Titlul II**

### **Modificarea și completarea unor acte normative**

**Art. 21 – Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează, după cum urmează:**

**1. La articolul 31, litera c) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„c) semnalizarea temporară și/sau indicatoarele electronice, care modifică regimul normal de desfășurare a circulației;”

**2. La articolul 39, după alineatul (2) se introduc trei noi alineate, alineatele (3) - (5), cu următorul cuprins:**

„(3) Comunicarea solicitării prevăzute la alin.(1) și a datelor prevăzute la alin.(2) se poate realiza și prin platforme informatice destinate furnizării de servicii electronice, atunci când proprietarul sau deținătorul mandatat al unui vehicul a optat pentru această modalitate de comunicare.

(4) Solicitarea prevăzută la alin.(1) se consideră comunicată în termen de 5 zile de la data punerii la dispoziția proprietarului sau deținătorului mandatat al unui vehicul prin mijlocul electronic de transmitere la distanță.

(5) Solicitarea prevăzută la alin.(1) întocmită ca înscris în formă electronică, în cazul în care nu poate fi comunicată în modalitatea prevăzută la alin.(3), se consideră comunicată la data comunicării copiei acesteia, imprimată pe suport de hârtie. Documentul astfel rezultat nu trebuie să poarte semnătura olografă a polițistului rutier.”

**3. La articolul 109, după alineatul (3) se introduc cinci noi alineate, alineatele (3<sup>1</sup>) - (3<sup>5</sup>), cu următorul cuprins:**

„(3<sup>1</sup>) Procesul-verbal de constatare și sancționare a contravenției se poate încheia ca înscris în formă electronică. Prin derogare de la prevederile art.19 din Ordonanța Guvernului nr.2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare, procesul-verbal de constatare și sancționare a contravenției încheiat ca înscris în formă electronică se semnează de agentul constatatator cu semnătură electronică calificată. Data încheierii acestui proces-verbal este data aplicării semnăturii electronice calificate.

(3<sup>2</sup>) Procesul-verbal de constatare și sancționare a contravenției încheiat ca înscris în formă electronică se comunică prin platforme informatice destinate furnizării de servicii electronice atunci când contravenientul a optat pentru această modalitate de comunicare. Procesul-verbal se consideră comunicat în termen de 5 zile de la data punerii acestuia la dispoziția contravenientului prin platforma informatică.

(3<sup>3</sup>) Procesul-verbal de constatare și sancționare a contravenției încheiat ca înscris în formă electronică, în cazul în care nu poate fi comunicat în modalitatea prevăzută la alin.(3<sup>2</sup>), se consideră comunicat la data comunicării copiei acestuia, imprimată pe suport de hârtie. Documentul astfel rezultat nu trebuie să poarte semnătura olografă a agentului constatatator și se comunică potrivit art.27 din Ordonanța Guvernului nr.2/2001, cu modificările și completările ulterioare. Contravenientul are acces,

prin platformele informatice destinate furnizării de servicii electronice, la procesul-verbal de constatare și sancționare a contravenției încheiat ca înscris în formă electronică.

(3<sup>4</sup>) Procesul-verbal de constatare și sancționare a contravenției încheiat pe suport de hârtie poate fi comunicat, prin derogare de la art.27 din Ordonanța Guvernului nr.2/2001, cu modificările și completările ulterioare, prin platforme informatice destinate furnizării de servicii electronice, atunci când contravenientul a optat pentru această modalitate de comunicare. Procesul-verbal se consideră comunicat în termen de 5 zile de la data punerii la dispoziția contravenientului a copiei în format electronic a procesului-verbal, fără să poarte semnătura electronică a agentului constatatator.

(3<sup>5</sup>) Procesul-verbal de constatare și sancționare a contravenției încheiat ca înscris în formă electronică, dovada comunicării acestuia prin platformele informatice destinate furnizării de servicii electronice, corespondența purtată potrivit art.39 alin.(3) și, după caz, înregistrările realizate cu ajutorul mijloacelor tehnice prevăzute la alin.(2) se stochează pentru o perioadă de 5 ani începând cu 1 ianuarie a anului următor.”

**4. După articolul 120, se introduce un nou articol, articolul 120<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„Art.120<sup>1</sup> – (1) În vederea executării amenzii contravenționale, procesul-verbal de constatare și sancționare a contravenției încheiat ca înscris în formă electronică se transmite autorității publice competente prin platforme informatice destinate furnizării de servicii electronice.

(2) În cazul în care nu poate fi transmis în modalitatea prevăzută la alin.(1), în vederea executării amenzii contravenționale, se transmite copia procesului-verbal de constatare și sancționare a contravenției încheiat ca înscris în formă electronică, imprimată pe suport de hârtie, fără să poarte semnătura olografă a agentului constatatator. Procesul-verbal de constatare și sancționare a contravenției încheiat ca înscris în formă electronică poate fi accesat prin platformele informatice destinate furnizării de servicii electronice.”

**5. După articolul 130, se introduce un nou articol, articolul 130<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„Art.130<sup>1</sup> – (1) Ministerul Afacerilor Interne dezvoltă și administrează platforme informatice destinate furnizării de servicii electronice cu privire la înmatricularea vehiculelor și dreptul de a conduce autovehicule pe drumurile publice.

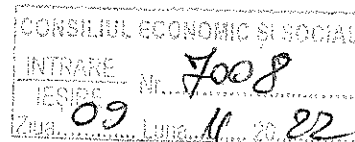
(2) În platformele informatice prevăzute la alin.(1) se înregistrează:

- a) din oficiu, persoanele juridice de drept privat, proprietari de vehicule supuse înmatriculării;
- b) la cerere, persoanele fizice.”

\*\*\*



# EXPUNERE DE MOTIVE



## Secțiunea 1. Titlul proiectului de act normativ

**Lege privind unele măsuri de eficientizare a monitorizării traficului rutier**

## Secțiunea 2. Motivul emiterii actului normativ

2.1 Sursa proiectului de act normativ	<p><b>Planul Național de Redresare și Reziliență, în cadrul Componentei 4 – Transport Sustenabil - Jalonul nr. 66</b> cu titlul marginal „<i>Intrarea în vigoare a legislației privind siguranța rutieră – legislație privind monitorizarea, asigurarea respectării sancțiunilor aplicabile pentru încălcarea normelor de siguranță rutieră</i>” (T4 2022), respectiv <b>Jalonul nr. 67</b> cu titlu „<i>Echipamente instalate și funcționale pentru a îmbunătăți respectarea limitelor de viteză și a normelor de siguranță rutieră</i>”.</p> <p><b>Direcția de acțiune</b> trasată la pct. 5.1. din cuprinsul Strategiei Naționale privind Siguranța Rutieră, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 682/2022.</p> <p><b>Obiectivul specific nr.7</b> din cuprinsul Strategiei Naționale privind sistemele de transport inteligente pentru perioada 2022 – 2030 aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 1086/2022.</p>
2.2 Descrierea situației actuale	<p>În cadrul programului de construcții de noi autostrăzi/ drumuri expres și de reabilitare a celor existente, Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere implementează Sistemele de Transport Inteligente (STI), ca opțiune majoră de creștere a eficienței, fluenței, siguranței și limitării impactului asupra mediului privind procesul de transport rutier.</p> <p>Structural, infrastructura de transport (inclusiv cea rutieră) are două componente majore:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) Infrastructura „fizică”;</li><li>b) Infrastructura „digitală”;</li></ul> <p>Infrastructura digitală rutieră, cunoscută sub denumirea internațională de „Sisteme de Transport Inteligente” devine în contextul „Digitalizării Transporturilor” și reducerii poluării, unul din pilonii dezvoltării durabile a transporturilor.</p> <p>Sistemele de transport inteligente sunt aplicații ale electronicii, comunicațiilor și tehnologiei informațiilor care asigură atât monitorizarea și managementul rețelei rutiere cât și informarea participanților la trafic.</p> <p>STI contribuie la armonizarea, la nivelul Uniunii Europene, a serviciilor de informare a participanților la trafic și a managementului rețelei rutiere, și asigură furnizarea unor servicii ca cele de mai jos:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) Servicii de informare privind evenimentele în timp real și avertizări;</li><li>b) Servicii de informare privind condițiile de trafic;</li><li>c) Servicii de informare privind limitele de viteză;</li><li>d) Servicii de informare asupra timpului de călătorie;</li><li>e) Servicii de control al respectării legislației privind viteza;</li><li>f) Servicii de avertizare asupra evenimentelor rutiere;</li><li>g) Servicii pentru managementul strategic al traficului pe coridoare;</li><li>h) Servicii de management al incidentelor rutiere;</li><li>i) Servicii privind reglementările transporturilor speciale și de mărfuri periculoase;</li><li>j) Servicii de informare și management a parcarilor pentru vehicule de transport marfă;</li><li>k) Servicii de monitorizare și control a greutății și gabaritului vehiculelor;</li><li>l) Servicii de monitorizare, siguranță și securizare a infrastructurii.</li></ul>

Toate aceste servicii au toate funcțiile de bază pentru dezvoltări/ integrări ulterioare. În acest sens, pe rețeaua de autostrăzi din România în cadrul sistemelor de transport inteligent se implementează infrastructura „digitală”, care asigură furnizarea serviciilor de mai sus și care cuprinde subsistemele:

- a) Subsistem de măsurare trafic;
- b) Subsistem de detecție automată a incidentelor;
- c) Subsistem de monitorizare video;
- d) Subsistem de măsurare a condițiilor meteo;
- e) Subsistem de informare prin panouri cu mesaje variabile;
- f) Subsistem de cântărire dinamică și măsurare dimensiuni;
- g) Subsistem de detecție a vitezei de deplasare a autovehiculelor;
- h) Subsistem de comunicații;
- i) Subsistem de securitate echipamente;
- j) Subsistem de management a defectelor.

În cadrul acestor subsisteme, datele sunt obținute prin intermediul echipamentelor/ ansamblelor de echipamente care permit colectarea automată a imaginilor, a sunetului, a informațiilor privind viteza de deplasare a unui vehicul, a informațiilor privind condițiile meteo ori a altor informații relevante pentru scopul monitorizării traficului rutier. Aceste echipamente/ ansamble de echipamente pot fi: camere video/ sisteme de televiziune cu circuit închis, cinemometre, bucle inductive, stații meteo rutiere, senzori/ sisteme pentru cântărire în mișcare, senzori/sisteme de măsurare folosind tehnologia doppler/lidar. Transmiterea informațiilor în timp real către participanții la trafic se realizează prin intermediul panourilor cu mesaje variabile/ indicatoarelor electronice, și pot afișa fără a se limita la, informații referitoare la condițiile de trafic, condițiile meteo, starea infrastructurii, limitele maxime ale vitezei de deplasare, lucrări, informații centralizate și procesate de către componentele centrului de management al traficului. Misiunea centrului de management este reprezentată de monitorizarea stării drumurilor și a parametrilor, analizarea situațiilor de urgență și totodată asigurarea unei bune cooperări între operatorii din teren și instituțiile implicate în gestionarea traficului rutier (poliția rutieră, companii de utilități, echipe de intervenție etc.) astfel încât utilizatorii infrastructurii rutiere să poată beneficia de cele mai prompte servicii.

În vederea creșterii eficienței sistemelor de transport inteligente este necesară instituirea unui sistem integrat și interoperabil pentru monitorizarea traficului rutier pe drumurile publice, în vederea îndeplinirii următoarelor scopuri:

- a) supravegherea și controlul respectării unor norme de circulație pe drumurile publice, inclusiv constatarea încălcării acestora;
- b) identificarea unor vehicule supuse confiscării, căutate potrivit legii, sau care pot fi utilizate ca probă într-o procedură judiciară.
- c) stabilirea măsurilor necesare desfășurării fluente și în siguranță a circulației rutiere;
- d) reducerea factorilor de risc care pot afecta transporturile cu caracter special sau care pot conduce la tulburarea gravă a ordinii publice, constituirea și adaptarea dispozitivelor de pază și ordine publică;
- e) administrarea drumurilor publice prin identificarea timpurie a factorilor care pot afecta starea părții carosabile și stabilirea unor măsuri preventive pentru diminuarea consecințelor;
- f) protejarea spațiilor de servicii și a parcarilor amplasate de-a lungul drumurilor publice;
- g) limitarea fenomenului de degradare a părții carosabile.

Pe de altă parte, conform Comisiei Europene, în perioada 2010-2020, *România* s-a regăsit pe ultimul loc la nivelul Uniunii Europene, în ceea ce privește siguranța rutieră.

De asemenea, conform ultimelor date statistice, România a înregistrat, în anul 2021, 93 de decese/1 milion de locuitori, ceea ce ne menține pe ultimul loc.

Siguranța rutieră a reprezentat un aspect orizontal abordat în Master Planul General de Transport al României - MPGT. În acest sens, a fost analizată starea tehnică a rețelei naționale de drumuri, precum și tendințele viitoare privind fluxurile de trafic, fiind elaborate o serie de măsuri punctuale pentru a reduce la jumătate rata accidentelor până în anul 2020 față de anul 2016 când a fost aprobat MPGT, obiectiv asumat la nivel național. Cu toate acestea, măsurile puse în aplicare nu au avut impactul scontat și necesită eforturi susținute și integrate, realizate în mod continuu. În 2016, a fost elaborată o evaluare a riscurilor în materie de siguranță rutieră, în conformitate cu strategiile naționale existente, cu scopul de a corobora toate informațiile și acțiunile prioritare propuse în Strategia Națională privind Siguranța Rutieră, cu problemele, obiectivele și intervențiile identificate în MPGT.

În prezent, este necesară revizuirea obiectivului de siguranță rutieră în vederea implementării „viziunii 0” în domeniul siguranței rutiere, precum și a măsurilor aferente prevăzute în MPGT.

La nivelul Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere - C.N.A.I.R. S.A, cu sprijinul Băncii Europene de Investiții (BEI), a fost elaborată o cartografiere a zonelor de risc situate pe rețeaua națională de transport rutier, însoțită de intervenții specifice. Rezumatul și principalele intervenții ce vizează siguranța rutieră sunt incluse într-un capitol distinct al Planului Investițional pentru Dezvoltarea Infrastructurii de Transport pe perioada 2020-2030, în vederea adoptării măsurilor necesare pentru eliminarea riscurilor identificate. În acest context, pentru creșterea gradului de siguranță rutieră, Guvernul României și-a asumat în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență, la Componenta C4. - Transport sustenabil, prin jalonul nr. 66 cu titlul marginal *Intrarea în vigoare a legislației privind siguranța rutieră – legislație privind monitorizarea, asigurarea respectării sancțiunilor aplicabile pentru încălcarea normelor de siguranță rutieră*, adoptarea unor modificări legislative pentru monitorizarea încălcărilor legislației rutiere prin mijloace automate (camere video, senzori).<sup>1</sup>

Strategia națională privind siguranța rutieră pentru perioada 2022 – 2030 urmărește implementarea normelor și liniilor directoare ale Uniunii Europene așa cum sunt ele prezentate în documentul cadru de politici europene în domeniul siguranței rutiere „Viziunea Zero”, și anume reducerea numărului de decedați în accidente rutiere până în 2050 până aproape de zero. Ca obiectiv intermediar, România își asumă obiectivul Uniunii Europene de reducere a numărului de victime (răniți sau decedați) cu 50% până în 2030.

De asemenea, potrivit direcției de acțiune trasate în cuprinsul pct. 5.2. – Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță din strategie, direcție ce reunește două mari priorități – factorul uman și sistemele automate, sistemele tehnice automate pentru detecția, procesarea și sancționarea abaterilor presupun existența unui cadru legal în strânsă legătură cu trei principii de bază, respectiv: alocarea finanțării pentru funcționarea sistemului, crearea unor standarde de date și stabilirea unui nivel de acceptanță pentru furnizorii datelor de detecție. Sistemele automate de management al traficului îndeplinesc mai multe funcții, printre care și: monitorizarea video a traficului cu scopul de a permite intervențiile rapide ale echipajelor de urgență, analiza calitativă și cantitativă a traficului rutier, recunoașterea automată a plăcuțelor de înmatriculare, etc.

<sup>1</sup> potrivit Componentei C.4. – *Transport sustenabil*, Reforma R1. *Transport sustenabil, decarbonizare și siguranță rutieră*, R1.3. - *Siguranță rutieră*, din cuprinsul Pilonului I – Planul Național de Redresare și Reziliență

Nu în ultimul rând, obiectivele mai sus prezentate sunt corelate cu obiectivele specifice din cadrul subreformei Siguranță rutieră din cadrul Planul Național de Redresare și Reziliență, respectiv obiectivele care sunt descrise în Propunerea de decizie de punere în aplicare a Consiliului de aprobare a evaluării Planului de Redresare și Reziliență al României.

*La nivel internațional* o serie de state au adoptat metode de impunere bazate pe o abordare *oriunde, oricând* pentru a preveni încălcarea regulilor de circulație, mesajul fiind clar: nerespectarea acestora reprezintă un comportament ilegal, inacceptabil și în dezacord cu interesele comunității. Totodată, s-a avut în vedere și monitorizarea comportamentului la volan conform unor criterii predefinite.

Cu titlu de exemplu, în *Franța* s-a procedat la intensificarea aplicării sancțiunilor pentru îmbunătățirea respectării regulilor de circulație, prin introducerea unor *sisteme automate de aplicare și sancționare pentru contravenții la regimul rutier*.

În acest sens, în luna octombrie 2004 a fost emis ordinul ministrului de interne privind crearea unui sistem de control automatizat pentru a gestiona de manieră automată date cu caracter personal în scopurile prevăzute de art. 1 din ordinul menționat, și anume:

- a) constatarea, prin intermediul unor aparate de control automat omologate, a încălcărilor prevăzute la art. R130-11 din Codul Rutier (menționate mai jos);
- b) înregistrarea și păstrarea datelor culese de agentul constatator cu ajutorul unor aparate electronice cu ocazia constatării unor contravenții prevăzute cu amenzi forfetare;
- c) gestionarea operațiunilor privind identificarea conducătorilor auto ce sunt autori ai faptelor sancționate de Codul Rutier;
- d) gestionarea operațiunilor necesare notificării avizelor de contravenție și a celor privind amenzile forfetare;
- e) gestionarea răspunsurilor destinatarilor acestor avize;
- f) facilitarea procesului de colectare a amenzilor;
- g) transmiterea documentelor necesare către autoritățile judiciare competente;
- h) gestionarea parcului de aparate electronice de înregistrare.

Sistemul de control automatizat este coordonat de *Centrul Național de Procesare*, cu sediul în orașul Rennes, instituție organizată în cadrul Ministerului de Interne. Acest centru găzduiește serviciile *Ofițerului Ministerului Public și Centrul automatizat de constatare a delictelor rutiere*.

În anul 2011, a fost creată *Agenția Națională de Procesare Automatizată a Contravențiilor*, având drept scop să contribuie la lupta împotriva insecurității rutiere, în cadrul politicilor gestionate de Ministerul de Interne francez.

Aceasta este însărcinată să gestioneze întregul circuit contravențional, după cum urmează:

- a) avertizarea despre comiterea contravenției (fotografii radar și proces-verbal electronic);
- b) trimiterea avizului de contravenție;
- c) reglementarea condițiilor de plată a amenzilor și contestarea proceselor verbale.

Această agenție coordonează activitățile desfășurate în cadrul Centrului Național de Procesare.

Agenția își propune în același timp simplificarea procedurilor atât pentru cetățeni cât și pentru administrație, asigurând totodată securitatea juridică și informatică a acestora, cu scopul de a procesa cât mai eficient contravențiile, dar și de a informa corespunzător contravenienții.

Statutul său este acela de organ public administrativ, plasat sub tutela ministerului de interne.

Instituția acționează în cadrul politicii de securitate rutieră în calitate de prestator de servicii al statului ori al colectivităților locale, pentru delictele rutiere. În al doilea rând, agenția acționează pentru procesarea redevențelor de staționare, pe baza reglementărilor legale privind colectivitățile locale, în calitate de prestator de servicii comunale. În al treilea rând, agenția acționează pentru constatarea și a altor delictes în afară de cele rutiere, care pot face obiectul unei amenzi forfetare, în calitate de prestator de servicii al statului, al colectivităților teritoriale ori al oricărui organism public sau privat însărcinat cu efectuarea unui serviciu public.

Printre atribuțiile Agenției Naționale de Procesare Automatizată a Contravențiilor, se regăsesc:

- a) participarea la definirea normelor tehnice privitoare la procesarea automatizată a contravențiilor și a avizelor de plată, la controlul și evaluarea periodică, la dezvoltarea și îmbunătățirea acestora, precum și la supravegherea interoperabilității dispozitivelor tehnice;
- b) crearea, întreținerea, reparația, exploatarea și dezvoltarea sistemelor și aplicațiilor necesare procesării automatizate a contravențiilor și avizelor de plată post-staționare neregulamentară;
- c) pregătirea și transmiterea avizelor de contravenție prin mijloace electronice sau în cadrul procesării automatizate a contravențiilor;
- d) trierea corespondenței primite în cadrul operațiunilor;
- e) informarea contravenienților și a persoanelor destinate ale unui aviz de plată prin organizarea unui centru de apeluri ori prin orice altă formă de comunicare;
- f) pregătirea și transmiterea avizelor de amenzi forfetare delictuale pe cale electronică sau în cadrul procesării automate a contravențiilor, trierea curieratului aferent și informarea destinatarilor acestor avize;
- g) organizarea și gestionarea activității de procesare automată a contravențiilor care îi sunt încredințate în calitate de prestator.
- h) emiterea titlului executoriu prevăzut în legislația specifică pentru colectivitățile locale.

**Codul Rutier francez** permite constatarea *următoarelor încălcări* cu ajutorul aparatelor de control automate:

- a) portul centurii de siguranță;
- b) utilizarea telefonului aflat în mână;
- c) utilizarea benzilor de circulație rezervate anumitor categorii de vehicule;
- d) circulația pe benzile de urgență;
- e) respectarea distanțelor de securitate între autovehicule;
- f) încălcarea liniilor continue;
- g) semnalizările ce impun oprirea vehiculelor;
- h) depășirea vitezelor maxime autorizate;
- i) depășirile în locuri unde manevra este interzisă;
- j) angajarea într-o intersecție;
- k) obligația portului unei căști omologate pentru motocicletă;
- l) obligația deținerii unei asigurări de responsabilitate civilă;
- m) depășirea nivelului maxim de emisii sonore.

Procesul de aplicare este, în prezent, complet automatizat. În general, rata de detectare a crescut și sancțiunile sunt mult mai severe pentru contravenienții care recidivează. Rezultatele au fost pozitive. Accidentele fatale și cu vătămări au scăzut în vecinătatea camerelor de supraveghere între 40 și 65%. Viteza medie pe drumurile franceze a scăzut, în

decurs de trei ani, cu 5 km/h. Rata vitezei excesive (mai mult de 30 km/h peste limită) s-a redus de cinci ori. În primii trei ani, fatalitățile au scăzut în Franța cu peste 30% - un rezultat fără precedent. Aceste scăderi semnificative nu se datorează în întregime punerii în aplicare a controlului automat al vitezei, însă se estimează că scăderea vitezei, în care controlul automat al vitezei *a jucat rolul major*, a contribuit în proporție de aproximativ 75% la această scădere.

În *Islanda* a fost operaționalizat sistemul SAGA (folosirea înregistratoarelor de date pentru evenimente dinamice), complet informatizat pentru monitorizarea și raportarea:

- a) amplasamentului și utilizării vehiculelor;
- b) vitezei comparativ cu limitele de viteză;
- c) comportamentului la volan în conformitate cu criteriile predefinite.

După procesarea și analizarea datelor, rezultatele sunt descărcate într-o bază de date SQL. Rapoartele cu privire la analiza datelor *sunt transmise proprietarului prin poșta electronică*. De la introducerea acestuia, s-au constatat îmbunătățiri importante în comportamentul conducătorilor auto, inclusiv folosirea vitezei excesive în mai puține cazuri și o reducere a accidentelor. Sistemul a condus, de asemenea, la economii în costurile de operare a parcului, în special în consumul de carburant. Compararea statisticilor pe anumite perioade au arătat următoarele rezultate:

- a) reducerea costurilor accidentelor cu 56%;
- b) reducerea numărului total de accidente cu 43%;
- c) reducerea numărului de accidente în care vinovați erau angajații cu 51%.

Unele variante ale sistemului pot transmite automat mesaje și amenzi în cazul producerii contravențiilor (executare automată). Totuși, există o îngrijorare cu privire la problemele de acceptabilitate pentru un astfel de sistem.

În *Japonia* sunt implementate sisteme de supraveghere video pentru asigurarea respectării legislației în domeniu și aplicarea sancțiunilor în cazul nerespectării normelor de circulație pe drumurile publice.

Utilizarea videocamerelor în procesul de monitorizare a traficului rutier și de constatare a încălcărilor la regimul circulației pe drumurile publice nu a schimbat însă sistemul de sancționare. Sistemele de supraveghere a traficului rutier în Japonia sunt folosite *pentru a detecta depășirea vitezei legale admise pe diferite sectoare de drum*. Conducătorul auto aflat la volan la momentul săvârșirii abaterii este identificat pe baza corespondenței dintre datele privind proprietarul autovehiculului, permisul de conducere eliberat de autoritățile nipone și imaginile preluate de camerele de supraveghere în care apare acesta. Dacă persoana aflată la volan diferă de proprietar, atunci se efectuează investigații pentru identificarea acesteia.

Persoana responsabilă de săvârșirea abaterii va fi sancționată administrativ sau penal, în conformitate cu legislația în vigoare, fiind deci angajată răspunderea subiectivă, pentru propria faptă.

Atât echipamentele de monitorizare a traficului rutier, cât și datele înregistrate de acestea sunt administrate și procesate de către fiecare dintre cele 47 de poliții prefectorale existente pe teritoriul Japoniei.

Este esențial ca legislația națională să impună în mod clar și eficient respectarea regulilor de circulație cu implicații în siguranța rutieră, *printr-o varietate de mijloace, inclusiv prin utilizarea unui sistem de detecție automată*, pentru reducerea numărului accidentelor de circulație.

Nerespectarea semnificației culorii roșii a semaforului, încălcarea interdicției sau restricției de a conduce un vehicul pe o bandă a sensului de deplasare, neoprirea la trecerea la nivel cu

	<p>calea ferată când barierele sau semibarierile sunt coborâte ori în curs de coborâre sau când semnalele cu lumini roșii și/sau sonore sunt în funcțiune, încălcarea interdicției de a adopta un comportament agresiv în conducerea vehiculelor pe drumurile publice pot genera accidente de circulație.</p> <p>Mai mult, gravitatea consecințelor accidentelor de circulație este determinată în mod proporțional de viteza de circulație a unui autovehicul. Foarte mulți conducători de autovehicule nu realizează amploarea gravității consecințelor la care se expun în cazul unui impact la viteză ridicată, acestea amplificându-se în mod proporțional cu viteza. O viteză chiar și cu câțiva km/h mai puțini poate face diferența dintre evitarea sau nu a unui accident ori dintre viață și moarte.</p> <p>Din experiența altor țări, a rezultat că cea mai mare reducere a traumelor a fost în zonele cu viteze reduse. Au fost, de asemenea, reduceri și în privința traumelor pietonilor și a gravității vătămărilor grave – două elemente sensibile la schimbările vitezelor de circulație. Acest aspect sugerează că cel mai important factor la reducerea traumelor a fost creșterea respectării limitelor de viteză.</p> <p>Statistică înregistrată în primele 8 luni ale anului 2022<sup>2</sup>, în ceea ce privește sancțiunile aplicate la regimul circulației pe drumurile publice, relevă următoarele cifre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Comportament agresiv: 2092 sancțiuni;</li> <li>b) Circulația nejustificată pe banda de urgență: 233 sancțiuni;</li> <li>c) Nerespectarea regulilor privind circulația pe benzi: 4874 sancțiuni;</li> <li>d) Încălcarea regimului legal de viteză: 426425 sancțiuni;</li> <li>e) Nerespectarea semnificației culorii roșii a semaforului: 11480 sancțiuni;</li> <li>f) Neoprirea la trecerea la nivel cu calea ferată: 3831 sancțiuni;</li> <li>g) Nepăstrearea distanței: 8136 sancțiuni;</li> <li>h) Înmatriculare suspendată: 15901 sancțiuni.</li> </ul> <p>Cu toate acestea, implementarea unui sistem de semnalare automată eficient presupune îndeplinirea unor condiții prealabile, respectiv existența unor sisteme administrative adecvate într-o serie de domenii critice înainte ca demersul să fie operaționalizat<sup>3</sup>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) <i>Tehnologie sigură a camerelor de supraveghere, inclusiv echipamente exacte de măsurare a vitezei, claritatea imaginii captate și programe de întreținere eficiente;</i></li> <li>b) <i>Un sistem poștal (și de adrese) eficient - fără costuri excesive;</i></li> <li>c) <i>Capturi de date regulate și exacte;</i></li> <li>d) <i>Un sistem administrativ de procesare eficient, inclusiv de emiteră a notificărilor de contravenție și urmărirea procedurilor pentru colectarea amenzilor neplătite de către vinovați;</i></li> <li>e) <i>Un sistem de prevenire a vandalizării echipamentelor.</i></li> </ul> <p>Așadar, este nevoie de îndeplinirea unor condiții prealabile, așa cum acestea au fost prezentate mai sus, pentru a se asigura eficiența unui astfel de sistem, <i>aspecte care se doresc a fi reglementate prin prezentul demers legislativ.</i> Un astfel de sistem poate conduce către o creștere a capacității de supraveghere și control a traficului rutier, având în vedere că, pe lângă celelalte avantaje, permite extragerea automată a datelor.</p>
2.3. Schimbări preconizate	<p>Prin prezentul demers legislativ se propune:</p> <p><b><i>I. instituirea Sistemului integrat de monitorizare a traficului rutier pe drumurile publice din România, denumit e-SIGUR, sistem de interes national, complementar sistemelor inteligente de transport.</i></b></p>

<sup>2</sup> cu mențiunea că, în ceea ce privește lit. a)-c), dispozițiile sancționatorii au intrat în vigoare după 30 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României a Ordonanței Guvernului nr. 1/2022, respectiv la data de 27.02.2022

<sup>3</sup> Managementul vitezei: un manual pentru factorii de decizie și pentru profesioniști, Geneva, Global Road Safety Partnership, 2008

Acest sistem creează semnalări privind posibila încălcare a normelor de circulație pe drumurile publice sau posibila prezență în trafic a unor vehicule supuse confiscării, căutate potrivit legii, sau care pot fi utilizate ca probă într-o procedură judiciară:

Aceste semnalari vizează:

- a) limita maximă admisă de viteză pentru categoria de vehicul pe un anumit sector de drum;
- b) interdicția sau restricția de a conduce un vehicul pe o bandă a sensului de deplasare;
- c) semnificația culorii roșii a semaforului;
- d) interdicția de a conduce pe drumurile publice un vehicul a cărui înmatriculare este suspendată;
- e) trecerea la nivel cu calea ferată;
- f) interdicția de a adopta un comportament agresiv în conducerea vehiculelor pe drumurile publice;
- g) controlul achitării tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale.

Demersul legislativ va permite monitorizarea traficului rutier pe drumurile de interes național, administrate de către C.N.A.I.R. S.A, într-un sistem integrat.

Montarea mijloacelor tehnice se semnalizează, corespunzător normelor în vigoare, prin instalarea, înaintea locului amplasării, a unui indicator de informare de către C.N.A.I.R. S.A., care va avea obligația de a informa public, pe pagina de internet proprie, cu privire la locul amplasării mijloacelor tehnice fixe și scopul prelucrării datelor de monitorizare a traficului rutier.

Totodată, instituirea sistemului are și un puternic rol preventiv atât prin semnalizarea prezenței sistemelor de detecție cât și prin utilizarea componentelor sale în vederea dispunerii unor măsuri specifice raportate la condiții meteo nefavorabile sau periculoase, evenimente rutiere sau de altă natură care pun în pericol circulația pe sectorul respectiv de drum. Astfel, obligațiile de informare sunt clar definite în proiectul de lege, acestea putând fi transmise și în mod dinamic prin intermediul panourilor cu mesaje variabile, tocmai în scopul determinării conducătorilor auto de a adopta o conduită preventivă.

## ***II. reglementarea întocmirii procesului verbal de constatare și sancționare a contravenției, constatate cu ajutorul e-SIGUR, în format electronic, sub semnătură electronică calificată.***

Astfel, semnătură electronică calificată atașată unui înscris în format electronic pentru care forma scrisă este cerută de lege ad validitatem îndeplinește aceeași funcție întocmai semnăturii olografe pe înscrisul imprimat pe suport hârtie și, în plus, aduce garanții suplimentare, de unicitate, identitate, securitate, integritate, neputând fi repudiată de autorul său.

## ***III. amendarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare,*** în sensul instituirii posibilității de comunicare a procesului verbal de constatare și sancționare a contravenției, întocmit ca înscris în formă electronică, cu ajutorul unor platforme informatice destinate furnizării de servicii electronice.

Având în vedere faptul că dispozițiile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002, cu modificările și completările ulterioare, se completează cu dispozițiile generale de drept comun în materie contravențională prevăzute în cuprinsul Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, cu modificările și completările ulterioare, precum și faptul că în prezent se constată că actele normative vizate nu constituie reale instrumente de luptă împotriva fenomenului contravențional, fapt datorat, în special, dificultăților



	<p>întâmpinate în procedura de comunicare a procesului-verbal de constatare a contravențiilor, prin prezentul demers legislativ se urmărește simplificarea procedurii de comunicare a actului administrativ întocmit.</p> <p>În acest sens, se asigură o comunicare mai facilă a actului de constatare prin consacrarea unei modalități flexibile de realizare a operațiunii respective, respectiv prin platforme informatice destinate furnizării de servicii electronice, dacă persoana a optat pentru o astfel de modalitate de comunicare.</p> <p><b>Efectele pozitive așteptate prin utilizarea sistemelor de transport inteligente în cadrul sistemului e-SIGUR sunt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) îmbunătățirea/creșterea siguranței rutiere prin prevenirea accidentelor rutiere (managementul traficului, sisteme on-board etc.);</li> <li>b) scurtarea timpului de intervenție pentru servicii de urgență (gestionarea vitezei, controlul traficului, detectarea incidentelor, sisteme anti-coliziune etc.);</li> <li>c) reducerea congestiei (management al traficului, informații de călătorie, managementul transportului public, managementul incidentelor și al situațiilor de urgență etc.);</li> <li>d) reducerea timpului de călătorie, precum și organizarea din timp a acesteia;</li> <li>e) monitorizarea și protecția mediului (monitorizarea poluării/ reducerea emisiilor de dioxid de carbon, managementul traficului);</li> <li>f) creșterea eficienței operaționale și a productivității (localizare automată a vehiculelor, managementul flotei, sisteme de plată automate etc.);</li> <li>g) creșterea confortului călătorilor (informații despre trafic în timp real, ghidare dinamică, localizare automată a vehiculelor etc.);</li> <li>h) reducerea distrugerii părții carosabile;</li> <li>i) reducerea costurilor de administrare a rețelei;</li> <li>j) reducerea costului obținerii datelor statistice de trafic;</li> <li>k) creșterea mobilității populației.</li> </ul>
2.4. Alte informații	<p>Prin instituirea sistemului e-SIGUR, se întărește colaborarea între instituțiile responsabile cu managementul traficului, în vederea creșterii nivelului de siguranță rutiere.</p> <p>Totodată, prin intermediul e-SIGUR, bazele de date ale mai multor instituții devin interoperabile, ceea ce contribuie la procesul de digitalizare al României.</p> <p>Mai mult de atât, instituirea sistemului e-SIGUR, optimizează costurile investițiilor ce urmează a fi efectuate de instituțiile implicate în managementul traficului referitoare la implementarea sistemelor de monitorizare ale traficului prin facilitarea interoperabilității și schimburilor de date și informații între instituții.</p>

### Secțiunea 3.

#### Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

3.1. Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ	Proiectul de act normativ are ca beneficiu asigurarea desfășurării fluente și în siguranță a circulației pe drumurile publice, precum și ocrotirea vieții, integrității corporale și a sănătății persoanelor participante la trafic sau aflate în zona drumului public, protecția drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor respective, a proprietății publice și private, cât și a mediului.
3.2. Impactul social	Îmbunătățirea siguranței rutiere reprezintă un obiectiv central al politicii Uniunii Europene în domeniul transporturilor.

	U.E. urmărește o politică de îmbunătățire a siguranței rutiere, având ca obiectiv reducerea deceselor, a vătămărilor corporale și a daunelor materiale.
3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului	Proiectul de act normativ de nu se referă la acest subiect
3.4. Impactul macroeconomic 3.4.1 Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici 3.4.2. Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
3.5. Impactul asupra mediului de afaceri	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
3.6. Impactul asupra mediului înconjurător	Acest proiect de act normativ nu are impact în acest domeniu.
3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării	Proiectul de act normativ asigură o interoperabilitate cu alte sisteme și este în acord cu strategiile de dezvoltare digitală ale României.
3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
3.9. Alte informații	Nu au fost identificate.

#### Secțiunea 4.

#### Impactul financiar asupra bugetului general consolidat atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung, (pe 5 ani)

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe cinci ani
		3	4	5	6	
- mii lei -						
1	2	3	4	5	6	7
4.1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						
(i) impozit pe profit						
(ii) impozit pe venit						
b) bugete locale						
(i) impozit pe profit						
c) bugetul asigurărilor de stat:						
(i) contribuții de asigurări						
d) alte tipuri de venituri						
4.2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
b) bugete locale:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						

4.3. Impact financiar, plus/minus, din care:						
a) buget de stat						
b) bugete locale						
4.4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente: a) fișa financiară prevăzută la art. 15 din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, însoțită de ipotezele și metodologia de calcul utilizată; b) declarație conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele și prioritățile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală și cu plafoanele de cheltuială prezentate în strategia fiscal-bugetară.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.					
4.8. Alte informații	Cheltuielile pentru dezvoltarea, după caz instalarea, administrarea și operarea e-SIGUR se asigură cu această destinație, de la bugetul de stat, prin legile bugetare anuale, din fonduri externe și alte surse de finanțare constituite potrivit legii, precum și, prin derogare de la prevederile art.30 alin.(2) din Legea nr.500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, prin hotărâre a Guvernului din fondul de rezervă bugetară aflat la dispoziția Guvernului.					

### Secțiunea 5.

#### Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

5.1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ. a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ; b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	Prin proiectul de act normativ se urmărește modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare.
5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE).	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.

5.3.1. Măsuri normative necesare transunerii directivelor UE a)tipul, titlul, numărul și data directivei UE ale cărei cerințe sunt transpuse de proiectul de act normativ; b)obiectivele directivei UE; c)tipul de transpunere a directivei UE în cauză d)termenele-limită pentru transpunerea directivelor UE vizate	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu
5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative ale UE. a)justificarea necesității adoptării măsurilor incluse în proiect în vederea aplicării actului legislativ al UE; b)tipul, titlul, numărul și data actului legislativ al UE pentru care se creează cadrul de aplicare.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu
5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu
5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu
6. Alte informații	Nu au fost identificate

#### Secțiunea 6.

#### Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Proiectul de act normativ a fost afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii
6.3. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
6.4. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
6.5. Informații privind avizarea de către a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul de act normativ necesită aviz de la Consiliul Legislativ și Consiliul Economic și Social.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

### Secțiunea 7.

#### Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

7.1. Informarea societății civile cu privire la elaborării proiectului de act normativ	Proiectul prezentului act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, inclusiv prin publicarea proiectului pe pagina de internet a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
7.2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
7.3. Alte informații	Nu au fost identificate.

### Secțiunea 8.

#### Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ

8.1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ	Proiectul nu prevede înființarea de noi instituții. Aplicarea prevederilor acestuia urmează a se realiza de către instituții existente.
8.2. Alte informații	Nu au fost identificate

În considerarea celor de mai sus, a fost elaborat prezentul *proiect de Lege privind unele măsuri de eficientizare a monitorizării traficului rutier*, pe care îl supunem Guvernului spre aprobare.

**VICEPRIM-MINISTRU  
MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI  
INFRASTRUCTURII**

**MINISTRUL AFACERILOR INTERNE**

**SORIN MIHAI GRINDEANU**

**LUCIAN NICOLAE BODE**

**AVIZĂM FAVORABIL:**

**MINISTRUL INVESTIȚIILOR ȘI PROIECTELOR EUROPENE  
IOAN MARTEL/BOLOS**

**MINISTRUL FINANTELOR  
ADRIAN CĂCIU**

**MINISTRUL JUSTIȚIEI  
MARIAN-CĂTĂLIN PREDOIU**

**PREȘEDINTELE AUTORITĂȚII NAȚIONALE DE SUPRAVEGHERE A  
PRELUCRĂRII DATELOR CU CARACTER PERSONAL  
ANCUȚA GIANINA OPRE**