EXPUNERE DE MOTIVE

|  |  |
| --- | --- |
|  | **Secţiunea 1.****Titlul proiectului de act normativ** |
| ***Lege privind unele măsuri de eficientizare a monitorizării traficului rutier*** |
|  | **Secțiunea 2.****Motivul emiterii actului normativ** |
| * 1. Sursa proiectului de act normativ
 | **Planul Național de Redresare și Reziliență, în cadrul Componentei 4 – Transport Sustenabil - 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” (T4 2022),* respectiv **Jalonul nr. 67** cu titlu ,,*Echipamente instalate și funcționale pentru a îmbunătăți respectarea limitelor de viteză și a normelor de siguranță rutieră”.***Direcția de acțiune** trasată la pct. 5.1. din cuprinsul Strategiei Naționale privind Siguranța Rutieră, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 682/2022.**Obiectivul specific nr.7** din cuprinsul Strategiei Naționale privind sistemele de transport inteligente pentru perioada 2022 – 2030 aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 1086/2022. |
| 2.2 Descrierea situaţiei actuale | 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.Structural, infrastructura de transport (inclusiv cea rutieră) are două componente majore:1. Infrastructura *„fizică”;*
2. Infrastructura *„digitală”;*

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.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.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:1. Servicii de informare privind evenimentele în timp real și avertizări;
2. Servicii de informare privind condițiile de trafic;
3. Servicii de informare privind limitele de viteză;
4. Servicii de informare asupra timpului de călătorie;
5. Servicii de control al respectării legislației privind viteza;
6. Servicii de avertizare asupra evenimentelor rutiere;
7. Servicii pentru managementul strategic al traficului pe coridoare;
8. Servicii de management al incidentelor rutiere;
9. Servicii privind reglementările transporturilor speciale și de mărfuri periculoase;
10. Servicii de informare și management a parcărilor pentru vehicule de transport marfă;
11. Servicii de monitorizare și control a greutății și gabaritului vehiculelor;
12. Servicii de monitorizare, siguranță și securizare a infrastructurii.

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:1. Subsistem de măsurare trafic;
2. Subsistem de detecție automată a incidentelor;
3. Subsistem de monitorizare video;
4. Subsistem de măsurare a condițiilor meteo;
5. Subsistem de informare prin panouri cu mesaje variabile;
6. Subsistem de cântărire dinamică și măsurare dimensiuni;
7. Subsistem de detecție a vitezei de deplasare a autovehiculelor;
8. Subsistem de comunicații;
9. Subsistem de securitate echipamente;
10. Subsistem de management a defectelor.

In 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:1. supravegherea și controlul respectării unor norme de circulație pe drumurile publice, inclusiv constatarea încălcării acestora;
2. identificarea unor vehicule supuse confiscării, căutate potrivit legii, sau care pot fi utilizate ca probă într-o procedură judiciară.
3. stabilirea măsurilor necesare desfășurării fluente și în siguranță a circulației rutiere;
4. 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;
5. administrarea drumurilor publice prin identificarea timpurie a factorilor care pot afecta starea părții carosabile și stabilirea unor măsuri preventive pentru diminuarea consecințelor;
6. protejarea spațiilor de servicii și a parcărilor amplasate de-a lungul drumurilor publice;
7. 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).[[1]](#footnote-1)Strategia naţională privind siguranţa 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.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 internaţional* 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 şi în dezacord cu interesele comunităţii*.* 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 sancţiunilor pentru îmbunătăţirea respectării regulilor de circulație, prin introducerea unor *sisteme automate de aplicare şi sancţionare pentru contravenţii 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: 1. constatarea, prin intermediul unor aparate de control automat omologate, a încălcărilor prevăzute la art. R130-11 din Codul Rutier (menționate mai jos);
2. înregistrarea și păstrarea datelor culese de agentul constatator cu ajutorul unor aparate electronice cu ocazia constatării unor contravenții prevăzute cu amenzi forfetare;
3. gestionarea operațiunilor privind identificarea conducătorilor auto ce sunt autori ai faptelor sancționate de Codul Rutier;
4. gestionarea operațiunilor necesare notificării avizelor de contravenție și a celor privind amenzile forfetare;
5. gestionarea răspunsurilor destinatarilor acestor avize;
6. facilitarea procesului de colectare a amenzilor;
7. transmiterea documentelor necesare către autoritățile judiciare competente;
8. 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:1. avertizarea despre comiterea contravenției (fotografii radar și proces-verbal electronic);
2. trimiterea avizului de contravenție;
3. 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 delicte 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:1. 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;
2. crearea, întreținerea, reparația, exploatarea și dezvoltarea sistemelor și aplicațiilor necesare procesării automatizate a contravențiilor și avizelor de plată post-staționare neregulamentară;
3. pregătirea și transmiterea avizelor de contravenție prin mijloace electronice sau în cadrul procesării automatizate a contravențiilor;
4. trierea corespondenței primite în cadrul operațiunilor;
5. informarea contravenienților și a persoanelor destinatare ale unui aviz de plată prin organizarea unui centru de apeluri ori prin orice altă formă de comunicare;
6. 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;
7. organizarea și gestionarea activității de procesare automată a contravențiilor care îi sunt încredințate în calitate de prestator.
8. emiterea titlului executoriu prevăzut în legislația specifică pentru colectivitățile locale.

**Codul Rutier francez** permite constatarea *următoarelor încălcări* cu ajutorul aparatelor de control automate:1. portul centurii de siguranță;
2. utilizarea telefonului aflat în mână;
3. utilizarea benzilor de circulație rezervate anumitor categorii de vehicule;
4. circulația pe benzile de urgență;
5. respectarea distanțelor de securitate între autovehicule;
6. încălcarea liniilor continue;
7. semnalizările ce impun oprirea vehiculelor;
8. depășirea vitezelor maxime autorizate;
9. depășirile în locuri unde manevra este interzisă;
10. angajarea într-o intersecție;
11. obligația portului unei căști omologate pentru motociclete;
12. obligația deținerii unei asigurări de responsabilitate civilă;
13. depășirea nivelului maxim de emisii sonore.

Procesul de aplicare este, în prezent, complet automatizat. În general, rata de detectare a crescut şi sancţiunile sunt mult mai severe pentru contravenienţii care recidivează. Rezultatele au fost pozitive. Accidentele fatale şi cu vătămări au scăzut în vecinătatea camerelor de supraveghere între 40 şi 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, fatalităţile au scăzut în Franţa 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 proporţie de aproximativ 75% la această scădere.În *Islanda* a fost operaționalizat sistemul SAGA (folosirea înregistratoarelor de date pentru evenimente dinamice), complet informatizat pentru monitorizarea şi raportarea:1. amplasamentului şi utilizării vehiculelor;
2. vitezei comparativ cu limitele de viteză;
3. comportamentului la volan în conformitate cu criterii predefinite.

După procesarea şi analizarea datelor, rezultatele sunt descărcate într-o bază de date SQL. Rapoartele cu privire la analiza datelor *sunt transmise proprietarului prin poşta electronică*. De la introducerea acestuia, s**-**au constatat îmbunătăţiri importante în comportamentul conducătorilor auto, inclusiv folosirea vitezei excesive în mai puţine cazuri şi 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:1. reducerea costurilor accidentelor cu 56%;
2. reducerea numărului total de accidente cu 43%;
3. reducerea numărului de accidente în care vinovaţi erau angajaţii cu 51%.

Unele variante ale sistemului pot transmite automat mesaje şi amenzi în cazul producerii contravenţiilor (executare automată). Totuşi, 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 esenţial ca legislaţia 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 semnificaţiei culorii roşii a semaforului, încălcarea interdicţiei sau restricţiei de a conduce un vehicul pe o bandă a sensului de deplasare, neoprirea la trecerea la nivel cu calea ferată când barierele sau semibarierele sunt coborâte ori în curs de coborâre sau când semnalele cu lumini roşii şi/sau sonore sunt în funcţiune, încălcarea interdicției de a adopta un comportament agresiv în conducerea vehiculelor pe drumurile publice pot genera accidente de circulație. 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.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 privinţa traumelor pietonilor şi a gravităţii vătămărilor grave – două elemente sensibile la schimbările vitezelor de circulaţie. Acest aspect sugerează că cel mai important factor la reducerea traumelor a fost creşterea respectării limitelor de viteză.Statistică înregistrată în primele 8 luni ale anului 2022[[2]](#footnote-2), în ceea ce privește sancțiunile aplicate la regimul circulației pe drumurile publice, relevă următoarele cifre:1. Comportament agresiv: 2092 sancțiuni;
2. Circulația nejustificată pe banda de urgență: 233 sancțiuni;
3. Nerespectarea regulilor privind circulația pe benzi: 4874 sancțiuni;
4. Încălcarea regimului legal de viteză: 426425 sancțiuni;
5. Nerespectarea semnificaţiei culorii roşii a semaforului: 11480 sancțiuni;
6. Neoprirea la trecerea la nivel cu calea ferată: 3831 sancțiuni;
7. Nepăstrearea distanței: 8136 sancțiuni;
8. Înmatriculare suspendată: 15901 sancțiuni.

Cu toate acestea, implementarea unui sistem de semnalare automată eficient presupune îndeplinirea unor condiţii prealabile, respectiv existența unor sisteme administrative adecvate într-o serie de domenii critice înainte ca demersul să fie operaționalizat*[[3]](#footnote-3)*:1. *Tehnologie sigură a camerelor de supraveghere, inclusiv echipamente exacte de măsurare a vitezei, claritatea imaginii captate şi programe de întreţinere eficiente;*
2. *Un sistem poştal (şi de adrese) eficient - fără costuri excesive;*
3. *Capturi de date regulate şi exacte;*
4. *Un sistem administrativ de procesare eficient, inclusiv de emitere a notificărilor de contravenţie şi urmărirea procedurilor pentru colectarea amenzilor neplătite de către vinovaţi;*
5. *Un sistem de prevenire a vandalizării echipamentelor.*

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, *aspecte care se doresc a fi reglementate prin prezentul demers legislativ.* 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. |
| 2.3. Schimbări preconizate | Prin prezentul demers legislativ **se propune:*****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.***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) interdicţia sau restricţia de a conduce un vehicul pe o bandă a sensului de deplasare;**c) semnificaţia culorii roşii 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.NA.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 ataşată unui înscris în format electronic pentru care forma scrisă este cerută de lege ad validitatem îndeplineşte aceeaşi funcţie întocmai semnăturii olografe pe înscrisul imprimat pe suport hârtie şi, în plus, aduce garanţii 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 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.În acest sens, se asigură o comunicare mai facilă a actului de constatare prin consacrarea unei modalități flexibile de realizare a operațiunii respective*,* respectiv prinplatforme informatice destinate furnizării de servicii electronice, dacă persoana a optat pentru o astfel de modalitate de comunicare.**Efectele pozitive așteptate prin utilizarea sistemelor de transport inteligente în cadrul sistemului e-SIGUR sunt:**1. îmbunătățirea/creșterea siguranței rutiere prin prevenirea accidentelor rutiere (managementul traficului, sisteme on-board etc.);
2. scurtarea timpului de intervenție pentru servicii de urgentă (gestionarea vitezei, controlul traficului, detectarea incidentelor, sisteme anti-coliziune etc.);
3. reducerea congestiei (management al traficului, informații de călătorie, managementul transportului public, managementul incidentelor și al situațiilor de urgență etc.);
4. reducerea timpului de călătorie, precum și organizarea din timp a acesteia;
5. monitorizarea și protecția mediului (monitorizarea poluării/ reducerea emisiilor de dioxid de carbon, managementul traficului);
6. creșterea eficienței operaționale și a productivității (localizare automată a vehiculelor, managementul flotei, sisteme de plată automate etc.);
7. creșterea confortului călătorilor (informații despre trafic în timp real, ghidare dinamică, localizare automată a vehiculelor etc.);
8. reducerea distrugerii parții carosabile;
9. reducerea costurilor de administrare a rețelei;
10. reducerea costului obținerii datelor statistice de trafic;
11. creșterea mobilității populației.
 |
| * 1. Alte informații
 | Prin instituirea sistemului e-SIGUR, se întărește colaborarea între instituțiile responsabile cu managementul traficului, în vederea creșterii nivelului de siguranță rutiere. Totodată, prin intermediul e-SIGUR, bazele de date ale mai multor instituții devin interoperabile, ceea ce contribuie la procesul de digitalizare al României. 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. |

**Secțiunea 3.**

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

|  |  |
| --- | --- |
| * 1. Descrierea generală a beneficiilor şi 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. |
| * 1. 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. |
| * 1. Impactul asupra drepturilor şi libertăţilor fundamentale ale omului
 | Proiectul de act normativ de nu se referă la acest subiect |
| * 1. Impactul macroeconomic
		1. Impactul asupra economiei şi asupra principalilor indicatori macroeconomici

3.4.2. Impactul asupra mediului concurenţial şi domeniului ajutoarelor de stat | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| * 1. Impactul asupra mediului de afaceri
 | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| * 1. Impactul asupra mediului înconjurător
 | Acest proiect de act normativ nu are impact în acest domeniu. |
| 3.7. Evaluarea costurilor şi beneficiilor din perspectiva inovării şi 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 şi 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 şi pe termen lung, (pe 5 ani)**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Indicatori | Anul curent | Următorii 4 ani  | Media pe cinci ani |
| - 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) contribuţii 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 şi servicii |  |  |  |  |  |  |
| b) bugete locale: |  |  |  |  |  |  |
| (i) cheltuieli de personal |  |  |  |  |  |  |
| (ii) bunuri şi servicii |  |  |  |  |  |  |
| c) bugetul asigurărilor sociale de stat:  |  |  |  |  |  |  |
| (i) cheltuieli de personal |  |  |  |  |  |  |
| (ii) bunuri şi servicii |  |  |  |  |  |  |
| 4.3. Impact financiar, plus/minus, din care:  |  |  |  |  |  |  |
| a) buget de stat  |  |  |  |  |  |  |
| b) bugete locale  |  |  |  |  |  |  |
| 4.4. Propuneri pentru acoperirea creşterii cheltuielilor bugetare  |  |  |  |  |  |  |
| 4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare |  |  |  |  |  |  |
| 4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor şi/sau cheltuielilor bugetare  |  |  |  |  |  |  |
| 4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente:a) fişa financiară prevăzută la art. 15 din Legea nr. [500/2002](file:///C%3A%5CUsers%5Cuser%5Csintact%204.0%5Ccache%5CLegislatie%5Ctemp197918%5C00057056.htm) privind finanţele publice, cu modificările şi completările ulterioare, însoţită de ipotezele şi metodologia de calcul utilizată;b) declaraţie conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele şi priorităţile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală şi cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară. | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 4.8. Alte informaţii | 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 intrarii în vigoare a proiectului de act normativ;b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziţii. | 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).5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UEa)tipul, titlul, numărul şi 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 cauzăd)termenele-limită pentru transpunerea directivelor UE vizate 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.Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniuProiectul 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 şi/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. Informaţii despre consultările organizate cu autorităţile administraţiei publice locale | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 6.4. Informaţii 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.Informaţii privind avizarea de cătrea) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Ţăriic) Consiliul Economic şi Sociald) Consiliul Concurenţeie) Curtea de Conturi | Proiectul de act normativ necesită aviz de la Consiliul Legislativ și Consiliul Economic şi Social. |
| 6. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |

**Secţiunea 7.**

**Activităţi de informare publică privind elaborarea şi implementarea proiectului de act normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 7.1.Informarea societăţii civile cu privire la elaborării proiectului de act normativ | Proiectul prezentului act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de Legea nr. 52/2003 privind transparenţa decizională în administraţia publică, republicată, inclusiv prin publicarea proiectului pe pagina de internet a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. |
| 7.2.Informarea societăţii civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum şi efectele asupra sănătăţii şi securităţii cetăţenilor sau diversităţii biologice | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 7.3. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |

**Secţiunea 8.**

**Măsuri privind implementarea, monitorizarea şi 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 informaţii | 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****Sorin Mihai Grindeanu** | **MINISTRUL afacerilor interne****Lucian Nicolae BODE** |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|

|  |  |
| --- | --- |
| **AVIZĂM FAVORABIL:****MINISTRUL INVESTIȚIILOR ȘI PROIECTELOR EUROPENE****IOAN MARCEL BOLOȘ****MINISTRUL FINANȚELOR****ADRIAN CÂCIU****MINISTRUL JUSTIŢIEI****MARIAN-CĂTĂLIN PREDOIU****PREȘEDINTELE AUTORITĂȚII NAȚIONALE DE SUPRAVEGHERE A** **PRELUCRĂRII DATELOR CU CARACTER PERSONAL****ANCUȚA GIANINA OPRE** |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **SECRETAR DE STAT****Bogdan-Stelian MÎNDRESCU** | **SECRETAR DE STAT****Constantin-Gabriel BUNDUC** |
| **SECRETAR DE STAT****Ionuț-Cristian SĂVOIU** | **SECRETAR DE STAT****Ionel POPA** |
| **SECRETAR DE STAT****Adrian FOGHIȘ** | **SECRETAR DE STAT****Ionel SCRIOȘTEANU** |
| **SECRETAR GENERAL****Mariana IONIȚĂ** | **SECRETAR GENERAL ADJUNCT****Adrian Daniel GĂVRUȚĂ** |
| **DIRECȚIA AVIZARE****Director****Laura Elena ȚOPA** | **DIRECȚIA ECONOMICĂ****Director****Director Laura GÎRLĂ** |
| **DIRECȚIA INFRASTRUCTURĂ RUTIRĂ ȘI INVESTIȚII****Director****Mihaela MOCANU** | **DIRECȚIA STRATEGIE ȘI TRANSPORT MULTIMODALDirector****Irina IONESCU** |
| **DIRECȚIA GENERALĂ PROGRAME EUROPENE DE TRANSPORT****Director General****Felix ARDELEAN** | **DIRECȚIA TRANSPORT RUTIER****Director****Adriana KALAPIS** |

 |  |

 |   |

 |

1. 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 [↑](#footnote-ref-1)
2. 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 [↑](#footnote-ref-2)
3. Managementul vitezei: un manual pentru factorii de decizie şi pentru profesionişti, Geneva, Global Road Safety Partnership, 2008 [↑](#footnote-ref-3)