



## PARLAMENTUL ROMÂNIEI

### EXPUNERE DE MOTIVE

#### **Lege pentru reglementarea utilizării sistemului video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice**

În 2019, în cele 27 de state membre ale UE au fost înregistrate aproximativ 22.660 de decese rutiere. Acest număr este cu aproape 7.000 de decese mai mic în comparație cu 2010, ceea ce reprezintă o scădere de 24 %. În comparație cu 2018, numărul deceselor a scăzut cu 2 %. Anul 2020 a fost unul deosebit din cauza măsurilor de combatere a virusului SARS-CoV-2. Restricțiile de circulație impuse de țările Uniunii Europene au dus la o scădere semnificativă a deceselor rutiere, dar insuficiente pentru atingerea obiectivului stabilit de reducere cu 50% a deceselor în anul 2020 față de anul 2010.

România este țara cu cele mai multe accidente grave pe cap de locuitor din Uniunea Europeană. Numărul accidentelor rutiere fatale din România în anul 2019<sup>1</sup> a ajuns la 96 de cazuri raportate la un milion de locuitori, ceea ce reprezintă aproape dublul mediei UE (51 cazuri) și situează România pe primul loc în Europa. Numărul de cazuri menționat reprezintă o scădere de aproximativ 21,6% față de cel înregistrat în 2010 (513 decese mai puțin în anul 2019 față de 2010), tendință care se apropie de media europeană (20%) pentru aceeași perioadă.

În anul 2016 au fost înregistrate 8.688 accidente care au avut drept rezultat 1.913 persoane decedate. În anul următor au fost 1.951 de persoane decedate, urmare la 8.624 de accidente. După cum se observă, a fost înregistrată o creștere,

---

<sup>1</sup> [https://www.politiaromana.ro/files/userfiles/Buletinul\\_sigurantei\\_rutiere\\_raport\\_anul\\_2019.pdf](https://www.politiaromana.ro/files/userfiles/Buletinul_sigurantei_rutiere_raport_anul_2019.pdf)

care are următoarea explicație: Poliția Rutieră, la data de 24 aprilie 2009, a început retragerea avizelor de funcționare pentru cele peste 130 de radare fixe amplasate în mai multe județe. Cauza retragerii avizelor de funcționare a aparatelor radar fixe a fost lipsa cadrului legal general de funcționare pentru aceste sisteme. De fapt, în 2009, contractul pe care îl avea Poliția Rutieră cu primăriile a încetat, iar apoi, treptat, până în 2015 toate radarele din țară au încetat să mai funcționeze. Astfel, în 2016 am devenit singura țară din Europa fără niciun aparat radar fix funcțional. În acea perioadă Autoritatea Națională pentru Reglementarea și Monitorizarea Achizițiilor Publice (ANRM) a anulat în justiție unele contracte privind amplasarea radarelor fixe care nu au respectat procedurile de atribuire a contractelor de achiziție publică. Tot în acea perioadă s-a pus problema legalității actului de management al primăriilor, care au concesionat unor firme private montarea aparatelor radar fixe.

Problemele identificate în funcționarea aceluși proiect au fost mai multe:

- lipsa unui cadru legal privind relațiile interinstituționale referitoare la modul de gestionare a achiziționării, montării și operării aparatelor radar fixe;
- lipsa unui cadru legal privind relațiile dintre instituțiile de stat și sectorul privat;
- aparatele radar fixe care au împânzit țara au fost o „mină de aur” pentru firmele private care le-au instalat și pentru primăriile comunelor-gazdă, care erau interesate doar de banii vitezomanilor, în timp ce Poliția Rutieră nu a încasat niciun leu din „marea afacere”;
- lipsa unui cadru legal care să reglementeze modul de gestionare a bazelor de date din punct de vedere al celor care prelucrează datele cu caracter personal;
- amplasarea lor pe drumurile publice. Dacă la început proiectului, un radar fix putea fi întâlnit la câțiva zeci de kilometri distanță, în timp, aceste aparate au început să împânzească localitățile României. Explicația zelului unor primăriilor locale de a monta aparate radar fixe a fost simplă: banii din amenzi mergeau în bugetul lor și în conturile firmelor care au instalat echipamentele, fără a fi interesate de respectarea normelor rutiere în vigoare. Astfel, s-a ajuns la o situație absolut hilară – și generatoare de

abuzuri – în care într-o mică localitate din Bărăgan, Însurăței, au fost amplasate pe o distanță foarte mică, nu mai puțin de cinci aparate radar fixe.

Astfel, deși au fost multe dezbateri pe această temă, proiectul cu aparate radar fixe care era funcțional și care avea rol benefic în reducerea vitezei pe sectoarele unde erau montate, dar și în reducerea numărului de accidente, a fost abandonat.

Sistemul video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice reprezintă un sistem care colectează informații din trafic prin intermediul echipamentelor montate pe infrastructura rutieră. În funcție de arhitectura sistemului, acesta poate procesa date detectate în trafic privind: viteza, viteza medie pe un sector de drum, folosirea luminilor de întâlnire, respectarea culorii semaforului, portul centurii de siguranță, acordarea de prioritate, depășirea masei maxime admise, starea tehnică (valabilitate ITP), etc.

Sistemul video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice va permite monitorizarea zonelor riscante ale traficului, detectarea abaterilor (indiferent de condițiile meteo sau de luminozitate, de intensitatea traficului, etc.), verificări în bazele de date, colectarea și procesarea datelor în vederea transmiterii procesului verbal de constatare către proprietarul vehiculului, permițând astfel crearea unui circuit automat închis. Pe lângă monitorizarea zonelor de risc în trafic, constatarea abaterilor, generarea automată a procesului verbal de constatare, sistemul permite și procesarea datelor în vederea generării de rapoarte relevante, privind indicele de încălcare a reglementărilor rutiere și coeficientul de siguranță rutieră aferent drumurilor.

Montarea sistemului video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice este necesară deoarece în toate țările europene în care există astfel de sisteme (camere fixe radar), cu zecile de mii, pe toate străzile și în toate intersecțiile, ele sunt foarte eficiente. Eficiența lor este dată de numărul mic de accidente fatale în zonele unde sunt montate în comparație cu zonele în care nu există niciun astfel de sistem (camere fixe radar).

Această situație este de natură să justifice reglementarea utilizării lor și în România.

În Franța, după ce au fost introduse 4.000 de astfel de sisteme - radar, numărul persoanelor decedate din accidente a scăzut de la 13.000 la 1.000 pe an. Autoritățile franceze declarau că nu este nevoie ca poliția să stea în stradă, dar este nevoie de mai multe astfel de radare, chiar la fiecare intersecție, chiar peste tot, dacă se poate.

În Italia sistemul informatic II SICVE (Speed Tutor Information System) este un sistem de măsurare a vitezei medii a vehiculelor introdus în anul 2004, inițial pe unele secțiuni de drum din administrarea Companiei de Autostrăzi din Italia sau ale filialelor sale. În acest moment, acest sistem este implementat și pe diferite artere principale din orașe și/sau pe șoselele de centură. Într-un an de zile de la introducerea sa, pe secțiunile în care sistemele au fost instalate, s-au constatat reduceri semnificative ale accidentelor rutiere (scăderea acestora cu aproximativ 22%), iar rata mortalității a fost redusă cu 50%, demonstrând că viteza este cel mai mare factor de risc în producerea accidentelor majore. În 2014, sistemul informatic TUTOR era instalat pe 40% din autostrăzi (dintr-un total de aproximativ 2.500 km la acea dată). Dorind o transparență totală, Compania de Autostrăzi din Italia a decis să publice poziția tuturor sistemelor staționare pentru detectarea vitezei instalate în rețeaua lor și gestionate de Poliția Rutieră. Au recurs la aceasta soluție ținând cont că statisticile arătau că mai mult de 90% din decese se datorau comportamentului neadecvat al conducătorilor auto și că în fiecare an viteza cauza aproximativ 60% din decesele care au avut loc pe autostradă.

Spania a înregistrat cu 64% mai puține decese rutiere în 2013 decât în 2004 și cu 69% mai puține decese rutiere pe autostrăzi. Aceste rezultate impresionante au urmat unui set cuprinzător de măsuri, care au inclus implementarea unei rețele extinse de dispozitive de detecție și monitorizare a traficului rutier, introducerea unui sistem de puncte de penalizare și sancțiuni mai stricte pentru infracțiunile de trafic.

În Austria implementarea sistemului automat de constatare a abaterilor a început încă din anul 2003. În urma analizelor făcute de specialiști în anul 2014 s-a

constatat o scădere cu 50-60% a numărului de accidente și leziuni provocate în urma accidentelor pe sectoarele de drum unde au fost montate aceste sisteme. Sistemul este funcțional pe mai multe autostrăzi din Austria, respectiv și pe unele artere din interiorul orașelor. Deși, inițial, au fost unele probleme referitoare la modul de constatare a depășirii vitezei legale (prin metoda vitezei medii) cât și la protecția/confidențialitatea datelor cu caracter personal, acestea au fost rezolvate prin dovedirea perioadei de timp înscrisă pe tichetele de plată de la punctele de taxare pe autostrăzi sau prin ordonanțe și/sau legi date pentru confidențialitate datelor cu caracter personal.

În Olanda funcționează un sistem asemănător denumit Trajectcontrol (controlul traseului). Poliția olandeză utilizează aceste sisteme de control al secțiunilor mai ales pe autostrăzile din țară. Din motive de confidențialitate sunt păstrate numai înregistrările vehiculelor care au fost conduse cu viteză peste limita de viteză legală admisă. Analizele au demonstrat că pe o porțiune a autostrăzii A13, doar 0,5% dintre vehicule au fost detectate cu viteză peste cea admisă, după ce începând cu anul 2002 controlul vitezei secțiunii a fost pus în funcțiune. Pentru aceeași secțiune din Olanda, numărul total de coliziuni a fost redus cu 47%, în consecință, aceste reduceri de viteză au un impact asupra numărului de coliziuni.

În Germania sistemul de control al vitezei medii este implementat și funcționează pe același principiu ca și cel din Austria, fiind pus în funcțiune din primăvara anului 2015. După instalarea primelor astfel de sisteme pe autostradă, numărul accidentelor în acele zone s-a înjumătățit. Sistemul de control al vitezei medii funcționează tot timpul și își face treaba, nu numai când se întâmplă accidente. Controlul secțiunii apare aici ca o alternativă corectă de măsurare a vitezei, deoarece nu reprezintă numai o detecție a depășirii vitezei de deplasare într-un anumit punct, ci măsoară viteza în mai multe locuri pe distanțe mai mari. Astfel, o amendă nu este efectul unei accelerări scurte peste limita vitezei legale, ci o depășire pe termen lung a acesteia. Controlul secțiunii încurajează conducătorii auto să fie foarte precauți pe o distanță mai mare, cu atât mai mult cu cât rutele pe care sunt utilizate astfel de sisteme sunt semnalizate conducătorilor auto.

În Belgia, primele teste cu privire la controlul secțiunilor au fost lansate în aprilie 2009. În urma analizei rezultatelor obținute în urma implementării acestui sistem s-a constatat că numărul accidentelor a scăzut cu aproximativ 15%.

În Polonia sistemul de control al vitezei a fost introdus pe autostrăzi în primul trimestru al anului 2011, acoperind distanțele dintre punctele de taxare pe autostrada A1. Înainte ca sistemul să fie pus în aplicare, a fost necesară informarea conducătorilor auto despre existența și modul de funcționare al acestuia. Acest lucru s-a făcut, printre altele, și prin folosirea pe șosele a indicatoarelor rutiere speciale. Avantajul sistemului, comparativ cu alte sisteme de detectare a depășirii vitezei legale, este costul scăzut al operațiunii și faptul că elimină situațiile periculoase pe șosea, cauzate de frânarea bruscă, pentru a fi evitate sistemele RADAR fixe sau Poliția cu pistoale radar.

În mai multe state ale UE, atunci când este încălcată o regulă de circulație sistemul automat de constatare a abaterilor/aparatul radar a filmat/fotografiat acest lucru, iar informația cu fotografia, viteza, data și locul se transmite imediat în două direcții, spre Poliția Rutieră și spre autoritatea financiară de care aparține autorul abaterii. După care poliția trimite în câteva zile amenda contravențională și autoritatea financiară are grijă ca aceasta să fie plătită. Evident, în aproape toate țările UE, totul se face online, fără drumuri la poșta și trimiterea a zeci de scrisori.

Încurajarea participanților la trafic să-și îmbunătățească comportamentul prin respectarea normelor de bază este un element esențial pentru sporirea siguranței pe drumurile naționale. Acest lucru este valabil în special în ceea ce privește respectarea vitezei legale și a portului centurii de siguranță, deoarece încălcarea acestor norme, împreună cu distragerea atenției, reprezintă principalele cauze ale accidentelor rutiere mortale. Pentru a asigura respectarea legislației, este nevoie de o monitorizare continuă a infracțiunilor rutiere și de aplicarea consecventă a sancțiunilor. Controalele ar trebui să fie sistematice, sancțiunile ar trebui să fie eficiente și să fie aplicate în cazul tuturor autorilor infracțiunilor, pentru a putea contribui la apropierea de obiectivul pe termen lung de reducere la zero a numărului de accidente rutiere mortale în România până în 2050 („Vision Zero”). Primul instrument pentru punerea în aplicare a acestui obiectiv este montarea pe

drumurile publice din România a sistemului video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice.

Scopul principal al sistemului video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice este de prevenire a accidentelor rutiere pe drumurile cu cele mai dese și mai grave accidente. Astfel s-ar reduce numărul accidentelor cauzate de încălcarea regimului legal de viteză, depășiri nereglementare, neacordarea priorității de trecere pietonilor și viteza neadaptată la condițiile de drum. Sistemele video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice vor fi amplasate, cu prioritate, pe drumurile cu o rată mare a accidentelor rutiere conform hărții cu „punctele negre” existente la nivelul Ministerului Afacerilor Interne. Indicatoarele de avertizare a prezenței dispozitivului de detecție se instalează înaintea locului dispunerii dispozitivului de detecție, la o distanță de maximum 50 m în localități, între 100 m și 250 m în afara localităților, respectiv între 500 m și 1.000 m pe autostrăzi și drumuri expres. De asemenea, dispozitivul de susținere a aparatului va fi vopsit într-o culoare reflectorizantă vizibilă de la distanță. Acest lucru va fi prevăzut în Normele de aplicare a acestei legi.

Punerea în funcțiune a sistemului video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice va fi făcută în baza unor protocoale încheiate între administratorii drumurilor și Inspectoratele județene de poliție/Direcția generală de poliție a municipiului București. Standardele de date tehnice ale dispozitivelor de detecție din cadrul sistemului video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice vor fi întocmite de către Inspectoratul General al Poliției Române din cadrul Ministerului Afacerilor Interne și vor fi stabilite prin normele de aplicare ale legii, care va fi publicată în Monitorul Oficial.

Acum 15 ani România nu avea trafic de date performant și nici nu beneficia de tehnologie informației într-o mare măsură, însă acum are toate aceste avantaje. Astfel, sistemul video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere ar putea fi ușor de digitalizat, iar datele transmise online, în timp real pentru o centralizare cu celeritate. Un motiv bun al digitalizării sistemului ar fi faptul că amenziile contravenționale de la sistemul video de monitorizare a

traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere ar putea fi ușor direcționate către administrația financiară de care aparține șoferul identificat în funcție de numărul de înmatriculare. De asemenea, suntem convinși că un operator de telefonie (bineînțeles alegerea sa urmând să se facă respectându-se prevederile legii achizițiilor publice) ar participa ca partener într-un asemenea proiect menit să contribuie la siguranța rutiera. Costurile pentru digitalizarea și conectarea unui număr de 420 de dispozitive de detecție din cadrul sistemului video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice, pentru un operator ar fi infime. De asemenea, nici nu este nevoie să se achiziționeze sau creeze vreun soft care să controleze toate aparatele, deoarece acesta există. Trebuie doar un agent constator, care să trieze manual erorile făcute de dispozitivele de detecție (în caz că acestea apar) și, eventual, să trimită mai departe amenda în cazul vehiculelor înmatriculate în alte state. Costurile pentru achiziționarea unui dispozitiv de detecție din cadrul sistemului video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice sunt de aproximativ 9.000 Euro, iar pentru achiziția a 420 de astfel de dispozitive ar fi nevoie de aproximativ 3.780.000 euro.

Poliția română acționează pentru asigurarea unui climat de ordine și siguranță rutieră, reducerea riscului rutier în rândul participanților la trafic și combaterea conducerii autovehiculelor de către persoane aflate sub influență băuturilor alcoolice sau a substanțelor psihoactive. Analizând datele existente în mass media în anul 2019, a rezultat că poliția aplică zilnic, pentru încălcarea prevederilor Ordonanței de Urgență nr. 195 din 12 decembrie 2002 (republicată) privind circulația pe drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare, aproximativ 17.100 de sancțiuni contravenționale, având o valoare totală aproximativă de 8.550.000 lei/zi. De aici rezultă că într-un an ar fi trebuit să se încaseze la bugetul de stat sau bugetul local din sancțiuni contravenționale valoare aproximativă de 3.120.750.000 lei (aproximativ 634.298.780 euro) sau dacă sunt plătite în termenul legal (15 zile conform Legii nr. 203/2018 din 20 iulie 2018 privind măsuri de eficientizare a achitării amenzilor contravenționale), suma de 1.560.375.000 lei (aproximativ 317.149.390 euro).



Inspectoratele județene de poliție/ Direcția generală de poliție a municipiului București, utilizatoare a sistemului video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice, ar putea să cheltuiască, pentru expedierea de scrisori recomandate<sup>2</sup> cu sancțiunile contravenționale către conducătorii de autovehicule într-un an, aproximativ 9.100.000 lei (aproximativ 1.852.100 euro). Conform specialiștilor, costurile pe perioada timpului de viață estimat al unui echipament pentru instalare, comunicare între componentele sistemului, management date și mentenanță ar fi de 2-4 ori costul de achiziție.

Costurile inițiale pentru instalare, executare verificare metrologică, consumabile (pentru un an de zile) etc., pentru 42 sisteme video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice care să aibă în componență 420 de dispozitive de detecție, ar fi de aproximativ 39.000.000 lei (aproximativ 7.920.000 euro<sup>3</sup>).

Costurile anuale pentru întreținere, executare verificare metrologică, consumabile etc., pentru 42 sisteme video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice care să aibă în componență 420 de dispozitive de detecție, ar fi de aproximativ 34.470.000 lei (aproximativ 7.000.000 euro).

Fondurile necesare pentru achiziționarea sistemului video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice se vor putea lua din bugetul Ministerului Afacerilor Interne GRUPA 58-TITLUL X „PROIECTE CU FINANȚARE DIN FONDURI EXTERNE NERAMBURSABILE”, bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii GRUPA 58-TITLUL X PROIECTE CU FINANȚARE DIN FONDURI EXTERNE NERAMBURSABILE și bugetele unităților/subdiviziunilor administrativ-teritoriale care administrează drumurile-GRUPA 58-TITLUL X PROIECTE CU FINANȚARE DIN FONDURI EXTERNE NERAMBURSABILE. De asemenea, fonduri necesare pentru achiziționarea sistemului video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice se vor putea lua și din Grupa 71- CHELTUIELI DE CAPITAL. Trebuie menționat faptul că sistemul video de monitorizare a traficului

---

<sup>2</sup>Costul de transmitere al unei scrisori recomandate, prin serviciile oferite de Poșta Română, sunt în România cu confirmare de primire, 7,3 lei/buc iar în țări U.E. cu confirmare de primire, 28,4 lei/buc.

<sup>3</sup> Cursul valutar BNR comunicat în 02 iunie 2021: 1 euro = 4,9197 lei

rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice se va putea autofinanța după câțiva ani de funcționare. De asemenea, există instalate unele elemente din cadrul sistemului video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice în unele localități respectiv pe unele tronsoane de străzi din țară. La nivelul municipiului Cluj-Napoca există deja un sistem de monitorizare trafic cu peste 320 de camere montate care poate fi ușor adaptat pentru fi parte componentă a sistemului video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice. Pe drumurile naționale din România, C.N.A.I.R. are o rețea de zeci de puncte de verificare a rovinietei (74 de puncte) care pot fi de asemenea adaptate pentru a face parte din sistemului video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice. Poliția română are un sistemul de supraveghere video a traficului rutier și constatare a încălcării normelor legale pe DN1 cu 59 de camere, care nu este funcțional dar care poate fi pus ușor în funcțiune. Concluzia pe care o putem deduce din cele prezentate mai sus este că, costurile inițiale sunt mai mici decât dacă am începe totul de la „zero”.

Analiza cifrelor prezentate mai sus, ne duce la concluzia că, pentru asigurarea costurilor de montare/expediere/întreținere/extindere este necesar ca o cotă parte din sancțiunile contravenționale aplicate persoanelor juridice și persoanelor fizice privind încălcarea prevederilor Ordonanței de Urgență nr. 195 din 12 decembrie 2002 (republicată) privind circulația pe drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare aplicate în baza sistemului video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice să fie distribuite de către Ministerul Finanțelor către Ministerului Afacerilor Interne, respectiv către bugetele administratorilor drumurilor (bugetele locale ale unității/subdiviziunii administrativ-teritoriale în care contravenientul își are domiciliul sau bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii). Pentru aceasta este necesar ca Ministerul Finanțelor să deschidă un cont unic pentru achitarea amenzilor contravenționale aplicate pe baza sistemului video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice. Procentele de distribuire a sumelor încasate din amenzile contravenționale încasate pe baza sistemului video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice prin prelucrarea datelor și aplicarea ulterioară sau cele încasate de la persoanele fizice

fără domiciliu în România sau cu domiciliu necunoscut vor fi stabilite, pe baza unei analize, de către Ministerul Finanțelor.

Consecințele economice ale accidentelor rutiere sunt, de asemenea, foarte importante, atât în termeni de pierdere a productivității, cât și în ceea ce privește resursele medicale implicate. Conform „*Buletinului siguranței rutiere. Raport anual 2019*”, document realizat în 2020 de Direcția Rutieră, Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității din Ministerul Afacerilor Interne, victimele rezultate în accidente rutiere grave produse în anul 2019 în România reprezintă costuri sociale de peste 3 miliarde de euro – conform valorilor estimate în anul 2010 de către Comisia Europeană<sup>4</sup> privind costul social al accidentelor rutiere, ceea ce reprezintă aproape 2% din valoarea PIB-ului anual al României.

Un alt motiv pentru care am avea nevoie de montarea de sisteme video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice este faptul că acestea necesită implicare minimă umană. Ele funcționează non stop, fără oprire, indiferent de condițiile meteo. România, în acest moment, are numai aparate radar mobile montate pe autospeciale sau aparate radar de tip pistol. În ambele cazuri este nevoie de minim 2 agenți de poliție și de un autovehicul, care consumă carburant, pentru a se deplasa într-o anumită locație.

Oportunitatea operaționalizării sistemului video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice este necesară din mai multe puncte de vedere:

1. Scăderea numărului de accidente în zonele unde sunt montate prin respectarea de către conducătorii de vehicule a normelor rutiere;
2. Monitorizare permanentă a traficului rutier și intervenția cu celeritate a autorităților publice pentru rezolvarea unor ambuteiaje sau pentru rezolvarea unor situații de urgență;

---

<sup>4</sup> Comisia Europeană stabilea în anul 2010 următoarele valori: 1.048.000 € pentru un deces, 136.000€ pentru o vătămare gravă, 10.400€ pentru o vătămare ușoară. Autoritatea Română Rutiera stabilea în 2017 următoarele costuri: 4.947.089,85 RON (1.082.964,44€) pentru un deces, 770.040,48 RON (168.569,09 €) pentru un accident grav.

3. Reducerea timpului de călătorie, în special în perioadele de vârf și îmbunătățiri ale fluxului de trafic, prin reducerea congestiei în trafic și a deblocării acestuia;
4. Protejarea mediului înconjurător prin reducerea consumului de carburant și a emisiilor vehiculelor;
5. Număr minim de personal care va opera sistemul video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice;
6. Costuri mici în utilizarea sistemului video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice;
7. Funcționarea 24 din 24 de ore a sistemului video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice, indiferent de starea vremii.

Datorită faptului că acest sistem a fost implementat în multe state din Europa de foarte mult timp, implementarea acestuia dovedindu-se a fi benefică atât din punct de vedere al siguranței circulației cât și al protejării mediului înconjurător, subliniem importanța introducerii și în România a sistemului video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice.

*În numele inițiatorilor,  
deputat Cristion - Paul Iolime*

**Lista susținătorilor Propunerii legislative**

**„Legea pentru reglementarea utilizării sistemului video de monitorizare a traficului rutier și constatare automată a abaterilor rutiere pe drumurile publice”**

NR.	DEPUTAT/SENATOR	SEMNĂTURĂ	PARTID
1	BLAGA DANIEL		USR
2	Prunean Alin-Costel		USR
3	RADU MOLNAR		USR
4	STEFAN IULIAN CORINCZ		USR
5	LAZAR ION MARIAN		USR.
6	Gheba Daniel		USR
7	AROSTOL ALIN		USR
8	MIFTODE ANDREI MARIUS		USR
9.	ILIE VICTOR		USR
10.	TEHITĂ CATALIN		USR
11.	DIANA BUZOIANU		USR
12	ADRIAN GIURGIU		USR
13.	Simina Tulbure		USR.
14.	LUPU ANADEI		USR
15	MURARIU OANA		USR
16	DANA TOIU		USR
17	BERESCU MONICA-ELENA		USR
18.	GEORGHIȚA MIHAELA		USR
19.	ȘIȚĂRĂ ELENA SIMONA		USR



