

DEPARTAMENTUL DE STUDII PARLAMENTARE ȘI POLITICI UE
DIRECȚIA STUDII ȘI DOCUMENTARE LEGISLATIVĂ

**UTILIZAREA DISPOZITIVELOR
DE SUPRAVEGHERE
A TRAFICULUI RUTIER ÎN
UNELE STATE MEMBRE ALE
UNIUNII EUROPENE**

septembrie 2021

Lucrările elaborate în cadrul Direcției studii și documentare legislativă au caracter documentar și nu reprezintă punctul de vedere al Camerei Deputaților.

Documentele legislative oficiale au fost consultate în limba de origine, iar traducerea informațiilor relevante selectate nu reprezintă o traducere oficială, fiind furnizată ca un mijloc de înțelegere a unui document original, scris în altă limbă.

Baza de date cuprinzând totalitatea studiilor elaborate de Direcția studii și documentare legislativă poate fi accesată prin intermediul paginii de Intranet a Camerei Deputaților la adresa: <http://www.cdep.ro/infoparl/dip.studii?par1=2021>

Documentare și sinteză: Dan Alexandreanu
Consilier parlamentar - Direcția studii și documentare legislativă
Palatul Parlamentului, str. Izvor nr.2-4, sect.5, București
Tel: 021.316.03.65; 021.414.13.50/ 51, Interior 1350/1349, camera 5087
E-mail: doc@cdep.ro

CUPRINS

INTRODUCERE	4
AUSTRIA	4
BULGARIA	4
CEHIA	5
CIPRU	6
DANEMARCA	6
FINLANDA	7
FRANȚA	7
GERMANIA	9
LITUANIA	10
LUXEMBURG	10
ITALIA	10
PORTUGALIA	12
SPANIA	12
SLOVENIA	13
SLOVACIA	13
SUEDIA	13
ȚĂRILE DE JOS	14
UNGARIA	14
BIBLIOGRAFIE	15

INTRODUCERE

Programele privind securitatea durabilă în domeniul siguranței traficului rutier în Țările de Jos și conceptul suedez „Zero” sunt exemplele cele mai cunoscute de măsuri asupra siguranței rutiere, care au fost adoptate și de alte țări. În ambele cazuri, conceptul central îl constituie transformarea sistemului de trafic rutier astfel încât să se elimine toate posibilitățile cunoscute de eroare umană și să se reducă prejudiciile fizice în accidente care au loc. De asemenea, responsabilitatea pentru siguranța rutieră este împărțită între participanții la trafic, proiectanții sistemelor de transport, autoritățile rutiere, producătorii de mașini, etc., practic, toți cei care sunt implicați direct sau indirect în traficul rutier¹.

Camerele de luat vederi sau radarele fixe și mobile sunt o metodă binecunoscută de aplicare automată a legislației privind viteza, care este folosită în multe state europene și din afara Europei).

În ceea ce privește amplasarea acestor dispozitive, situația se prezintă astfel:

- nu se permite disimularea dispozitivelor de supraveghere a traficului: Estonia, Italia, Suedia, Finlanda, Bulgaria, Lituania, Spania, Slovacia, Letonia;
- se permite disimularea dispozitivelor de supraveghere a traficului: Germania, Luxemburg, Franța, Olanda, Ungaria, Austria, Portugalia, Cehia;
- nu există mențiuni: Cipru, Danemarca, Slovenia.

Austria

În Austria, statele federale sunt cele care planifică și efectuează controlul traficului rutier. Echipamentul tehnic este parțial pus la dispoziție de către administrația rutieră locală sau națională, iar poliția este responsabilă de operarea acestuia și de aplicarea sancțiunilor, acolo unde este cazul.

Structura care gestionează traficul pe autostrăzi stabilește atât punctul de amplasare a dispozitivelor, cât și modul de utilizare a acestora. În plus, se efectuează verificări cu dispozitive mobile².

Dispozitivele de control nu sunt semnalizate în trafic.

Bulgaria

Locurile unde se verifică respectarea prevederilor legale în domeniul circulației sunt semnalizate prin plasarea de indicatoare rutiere. Controlul se efectuează numai în raza de acțiune a echipamentelor de supraveghere video sau a altor dispozitive tehnice automatizate, care sunt marcate corespunzător, sunt

¹ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/pdf/projects_sources/supreme-c_ro.pdf

² https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2019-03/udenlandske_erfaringer_vedr_atk_til_hjemmeside.pdf

anunțate în mass-media sau pe site-ul web al Ministerului de Interne, secțiunea rutieră³.

Sistemele mobile sunt cel mai adesea poziționate în mașinile de patrulare ale poliției. Spre deosebire de mijloacele tehnice fixe, care pot controla unul sau doi parametri de trafic auto în același timp, mijloacele tehnice mobile au posibilități relativ nelimitate. Sistemele mobile de supraveghere video sunt de tipul *TFR1-M*⁴.

Vehiculele poliției rutiere sunt echipate cu un sistem automatizat de informare „înregistrare video a activității de control al traficului”, care înregistrează inclusiv activitatea polițiștilor rutieri.

Cehia

Doar poliția națională din Republica Cehă poate controla viteza vehiculelor fără restricții. Poliția municipală/locală poate, de asemenea, să supravegheze traficul rutier, dar cu anumite restricții. Principala restricție este legată de locul de amplasare a radarului, Poliția municipală sau cea locală putând urmări dispozitivele amplasate în locurile stabilite de Poliția națională⁵. Din anul 2011, locul de amplasare a unui dispozitiv de control nu mai este semnalizat. De asemenea, din anul 2008, acțiunea de supraveghere a traficului rutier nu se mai realizează de către firme private.

În Cehia, sunt utilizate radare sau lasere tip *GESIG TRAVIMO*⁶. Măsurarea secvențială a vitezei și radarele fixe au o bază comună - monitorizează pe termen lung o viteză într-un anumit loc. Cu toate acestea, ambele sisteme funcționează pe un principiu diferit. Radarul fix înregistrează viteza curentă a vehiculului într-un singur loc. Astfel, deși șoferii pot fi alertați printr-un semn de circulație că este amplasat un radar staționar care determină viteza, de exemplu într-o secțiune de un kilometru, viteza lor este măsurată doar într-un singur punct al acelei secțiuni, de obicei la câțiva zeci de metri în față senzorului radarului. Viteza secvențială se măsoară la începutul secțiunii stabilite, precum și la sfârșitul acesteia. Calculatorul stabilește automat viteza medie a vehiculului în secțiunea măsurată și, dacă această viteză este mai mare decât cea maximă permisă, sistemul trimite automat datele către poliție sau către autoritatea municipală. Acest ultim mod de determinare a vitezei nu este reglementat de lege, prin urmare utilizarea lui este problematică din punct de vedere juridic, întrucât sistemul colectează și date despre mișcarea persoanelor care nu au depășit limita de viteză din secțiunea dată.

Poliția utilizează și radare mobile, care pot fi portabile, de mână, sau radare amplasate în vehicule. În ambele cazuri, radarele trebuie să fie direcționate către drum sub un unghi bine determinat.

Viteza vehiculelor poate fi măsurată și de un vehicul în mișcare. Aceste dispozitive constau dintr-o cameră care este conectată la un tahometru calibrat. În

³ <https://www.mrrb.bg/en/road-traffic-act/>

⁴ <https://www.mvr.bg/opp/пътна-полиция/пътен-контрол/мобилни-автоматизирани-технически-средства-за-контрол-на-скоростта>

⁵ <http://www.vars.cz/en/national-traffic-control-and-information-centre-for-the-czech-republic>

⁶ <http://www.dopravni-pravo.cz/prekroceni-rychlosti/kdo-muze-merit-rychlost/>

timpul măsurării, vehiculul poliției se deplasează cu o viteză stabilă în spatele vehiculului inspectat și îl captează cu o cameră video timp de aproximativ 6 secunde. Viteza vehiculului de poliție și timpul de măsurare sunt înregistrate. Conform jurisprudenței instanțelor judecătorești, fotografia rezultată este o dovadă suficientă pentru a impune o sancțiune în procedurile contravenționale, indiferent de faptul că poliția încalcă viteza maximă permisă la efectuarea înregistrării.

În Cehia nu este interzisă utilizarea dispozitivelor anti-radar care funcționează pe aceeași frecvență ca radarele poliției și alertează șoferii cu privire la măsurarea vitezei⁷. Practic, sunt interzise doar utilizarea echipamentelor care perturbă activ radarele poliției, care acționează ca blocaje ale dispozitivelor poliției și fac imposibilă măsurarea vitezei.

Cipru

Direcția rutieră gestionează 90 de camere fixe noi, la care se adaugă 20 de camere mobile, care sunt folosite de poliție. Cea mai mare parte a sistemului de supraveghere a traficului rutier a fost realizat printr-un parteneriat public-privat, în colaborare cu poliția rutieră⁸.

Danemarca

De la jumătatea anului 2016, Danemarca a instalat un sistem de recunoaștere automată a numărului de înmatriculare la nivel național (ANPR), inițial acesta având camere fixe amplasate în 24 de zone și camere mobile montate pe 48 de mașini de poliție. Sistemul ANPR este în prezent integrat cu *POL-INTEL*, noul sistem danez al poliției, bazat pe obținerea de informații⁹.

În esență, sistemul ANPR reține și stochează toate plăcuțele de înmatriculare întâlnite, precum și locul unde a fost semnalat vehiculul. Datele respective se păstrează pentru o perioadă de 30 de zile și pot fi utilizate de poliție pentru o serie de cercetări specifice.

Nu există mențiuni privind disimularea dispozitivelor de control al traficului.

Estonia

Dispozitivele de control al traficului reprezintă instrumente necesare pentru gestionarea sau ghidarea traficului (semafoare, semne de circulație, marcaje rutiere,

⁷ <http://www.dopravni-pravo.cz/prekroceni-rychlosti/kdo-muze-merit-rychlost/>

⁸ https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2019-03/udenlandske_erfaringer_vedr_atk_til_hjemmeside.pdf

⁹ <https://edri.org/our-work/denmark-targeted-anpr-data-retention-turned-into-mass-surveillance/>

lămpi intermitente, bariere, dispozitive de control și de limitare a vitezei, praguri, benzi de avertizare, stâlpi de trafic, conuri de trafic sau alte dispozitive de acest fel)¹⁰.

Proprietarul unui drum sau persoana juridică responsabilă de organizarea gestionării drumurilor asigură supravegherea traficului, precum și poziționarea și întreținerea corespunzătoare a dispozitivelor de control ale traficului. Aceste instrumente nu pot fi deteriorate și ascunse vederii utilizatorilor drumului, indiferent de tipul lor. De asemenea, dispozitivele de control ale traficului nu pot fi instalate, mutate sau îndepărtate fără o autorizație dată de administratorul drumului.

Finlanda

Pe lângă metodele tradiționale de supraveghere, poliția folosește echipamente automate de supraveghere a traficului pe drumurile și în zonele urbane cu circulație foarte intensă. În afară de monitorizarea vitezei de deplasare, echipamentul este utilizat pentru a gestiona funcționarea semafoarelor sau identificarea persoanelor care utilizează telefonul mobil în timpul conducerii, de exemplu. Indicatoarele rutiere indică prezența camerelor de trafic automate fixe. Nu sunt marcate echipamentele mobile utilizate¹¹.

Niciun semn, indicator sau dispozitiv care să poată fi confundat cu instrumentul de control al traficului sau care să îi afecteze vizibilitatea sau eficacitatea, sau să distragă atenția utilizatorilor unui drum, nu poate fi montat pe tronsonul respectiv¹².

Toate patrulile care poartă uniforma poliției sunt angajate în activități de siguranță a traficului în cadrul poliției locale, aceasta monitorizând traficul atât în orașe, cât și pe drumurile principale. În conformitate cu reglementările adoptate, polițiștii locali sunt, de asemenea, responsabili de monitorizarea traficului de mărfuri grele în cazul, în care sunt necesare echipamente speciale.

Următoarea lege a traficului care va intra, în curând, în vigoare, va permite folosirea pe scară mai largă a tehnologiilor și dispozitivelor de supraveghere, fapt care va permite utilizarea dronelor în monitorizarea traficului¹³.

Franța

Caracteristicile drumurilor unde au loc accidente frecvente reprezintă condiții *sine qua non* pentru alegerea locului de amplasare a radarelor și camerelor video,

¹⁰ https://www.riigiteataja.ee/en/compare_original?id=507012014005

¹¹ <https://poliisi.fi/en/automatic-traffic-surveillance>

¹² <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2018/20180729#Pidp446248192>

¹³ https://yle.fi/uutiset/osasto/news/police_roads_safer_than_ever_robots_to_monitor_phone_and_seat_belt_use/11092870

acest lucru fiind realizat conform unor reguli precise, stabilite în consultare cu toți actorii implicați în domeniul gestionării traficului.

Criteriile de amplasare sunt definite în fiecare an de către structura de siguranță rutieră, iar înlocuirea sau mutarea radarelor se realizează pe baza propunerilor formulate de prefecți. Aceste propuneri trebuie motivate în funcție de tipul de echipament. În plus, prioritatea de instalare a dispozitivelor se realizează în conformitate cu evaluările efectuate de Direcția Națională Interministerială a Siguranței Rutiere¹⁴.

Prefecții colaborează cu autoritățile locale, direcțiile departamentale ale teritoriilor și structurile de poliție și jandarmerie pentru întocmirea cererilor pentru instalarea radarelor. Dosarul cuprinde un raport detaliat al numărului de accidente, întocmit pentru o perioadă de 5 ani, pentru o secțiune de drum cuprinsă între 1.000 și 4.000 de metri, incluzând numărul de accidente mortale, numărul de decese și numărul de persoane cu răni grave.

Fiecare amplasament propus face obiectul unui studiu tehnic de fezabilitate, efectuat la cererea structurii de siguranță rutieră. Dacă studiul se aprobă, furnizorii de servicii planifică și efectuează lucrările de inginerie civilă, inclusiv conexiunile de energie și telecomunicații. După acest pas, Centrul automatizat de observare a încălcărilor traficului verifică cu reprezentanții locali ai statului parametrii legali de funcționare ai dispozitivului.

Pe lângă radarele cu structură complexă se utilizează radarul autonom, care este un radar independent, care utilizează tehnologia LIDAR (laser) pentru măsurarea vitezei traficului rutier pe ambele sensuri de circulație. Bateriile sale asigură cel puțin 5 zile de funcționare, acesta putând fi instalat foarte repede, în orice zone, deoarece este instalat pe o remorcă. Se configurează automat și este operațional după o fază de testare și configurare de circa 30 de minute. Radarul autonom poate fi utilizat fix sau mobil.

Dispozitivul indicator trebuie să permită o citire sigură și fără echivoc a vitezei măsurate. Cinemometrele (radarele) trebuie să fie echipate cu un dispozitiv automat care să permită verificarea, la fiecare pornire, a funcționării corecte a circuitelor principale și a funcțiilor de măsurare ale instrumentului. Nu trebuie să fie posibilă modificarea funcționării instrumentului prin intermediul oricărei interfețe de conexiune sau comunicații. Părțile instrumentului care nu trebuie să fie accesibile utilizatorului trebuie protejate de un dispozitiv de etanșare.

Orice intervenție asupra parametrilor care nu sunt accesibili utilizatorului trebuie să fie înregistrată și păstrată automat de software timp de doi ani sau să fie imposibilă fără înlocuirea completă a software-ului. Instalarea dispozitivelor radar staționare trebuie să fie posibilă prin intermediul unui dispozitiv care să permită ajustarea unghiului de incidență cu axa principală de emisie în raport cu axa drumului. Acest dispozitiv trebuie să aibă o precizie de cel puțin o jumătate de grad de unghi. Trebuie să permită luarea în considerare a devierii fasciculului de către diferitele obstacole. În cazul dispozitivelor radar care pot fi utilizate numai la o stație fixă, acest dispozitiv trebuie să fie permanent.

¹⁴ <https://www.motoservices.com/achat/comite-interministeriel-securite-routiere-CISR-Fevrier-2010-050.htm>

Dispozitivele radar cu vedere axială care utilizează fascicule laser pentru a efectua măsurarea vitezei trebuie să îndeplinească următoarele cerințe: unghiul dintre axa de emisie a fasciculului laser și axa de vizionare a radarului nu trebuie să depășească o zecime de grad de unghi. Sistemul de ajustare a acestui unghi nu trebuie să fie accesibil utilizatorului¹⁵.

Ofițerul de poliție se poate poziționa oriunde consideră de cuviință cu un radar mobil: pe marginea unui drum, pe un pod, la o cabină de taxare, în spatele unui gard viu, etc. Altfel spus, poliția poate camufla complet dispozitivele utilizate, dar cu respectarea regulilor de utilizare a acestora¹⁶.

Germania

Instalațiile necesare gestionării traficului rutier sunt reprezentate de bariere, borne, echipamente de pază și sisteme de ghidare care, cu unele excepții, sunt vopsite în alb-roșu. Bordurile de ghidare și separatoarele de ghidare îndeplinesc funcția de marcaj aplicabil temporar, fiind galbene. Instalațiile de circulație includ, de asemenea, șine de protecție, parcometre, aparate de bilete de parcare, lumini intermitente și semnale de semafor, plus sisteme adaptive de control al traficului, în care sunt incluse radarele sau camerele de supraveghere^{17,18}.

Datorită prevederilor neuniforme ale normelor aplicabile în landuri, rezultă că multe dintre consecințele juridice legate de aceeași încălcare a legii sunt diferite, în funcție de statul federal în care se produc¹⁹.

Camerele de viteză false se regăsesc pe drumurile din Germania, acestea fiind dispozitive montate de persoane private. Un astfel de radar-manechin nu poate fi amplasat în locuri publice, dar, cu toate acestea, nu pot fi întreprinse acțiuni în justiție împotriva celor care le amplasează pe o proprietate privată.

Numai autoritatea responsabilă cu gestionarea traficului rutier are dreptul de a decide când și unde are loc monitorizarea acestuia, în plus, un angajat al autorității trebuind să verifice permanent măsurarea vitezei vehiculelor. Personalul specializat utilizează, în principal, radare și capcane radar pentru măsurarea vitezei conducătorilor auto, existând o mare varietate de metode de măsurare²⁰. Normele legale nu conțin prevederi care să menționeze metodele de disimulare a dispozitivelor radar sau a camerelor de supraveghere.

Radarele fixe pot fi utilizate atât în orașe, cât și pe autostrăzi. Acestea sunt instalate permanent și nu pot fi mutate, în special datorită costurilor mari ale tehnologiei aferente. În principiu, în Germania se aplică un model de „control pe

¹⁵ https://www.senat.fr/rap/r16-644/r16-644_mono.html

¹⁶ <https://www.ledauphine.com/magazine-automobile/2021/06/07/controles-routiers-les-forces-de-l-ordre-peuvent-elles-se-cacher-n-importe-ou>

¹⁷ <https://germanlawarchive.iuscomp.org/?p=1290>

¹⁸ https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/BJNR036710013.html#BJNR036710013BJNG000200000

¹⁹ https://www.haufe.de/recht/deutsches-anwalt-office-premium/anhang-die-richtlinien-der-bundeslaender-zur-geschwindigkeitsueberwachung_idesk_PI17574_HI12080492.html

²⁰ <https://www.bussgeldkatalog.org/blitzer/>

secțiune de drum”. Cu aceste radare staționare, focalizarea nu se face pe viteza într-un anumit punct, ci pe viteza medie într-un domeniu de măsurare definit. Punctele de control sunt echipate fiecare cu o cameră care fotografiază vehiculul atunci când intră sau iese din zona de măsurare. În acest caz, viteza medie poate fi determinată pe baza timpului necesar între două puncte.

Pe baza schimbării de frecvență, radarele fixe pot determina viteza de deplasare. Monitorizarea vitezei cu tehnologia radar se poate realiza fie din interiorul unui vehicul, fie prin amplasarea dispozitivului într-o structură cu trepied, pe marginea drumului²¹.

Metoda măsurării vitezelor cu raze laser este utilizată de mult timp, prin aplicarea tehnologiei „*Poli Scan Speed*”. Semnalele electromagnetice emise „lovesc” un vehicul, sunt reflectate și sunt trimise înapoi la dispozitivul de măsurare. Deoarece distanța dintre dispozitivul de măsurare și vehicul se schimbă în timpul măsurării, dispozitivul fix poate determina viteza la care este condus vehiculul. Dacă acest lucru depășește limita de viteză, dispozitivul se declanșează și realizează fotografia necesară pentru sancționarea contravenientului²².

Lituania

Conform legislației în vigoare, toate mijloacele de supraveghere ale traficului sunt semnalizate corespunzător²³.

Luxemburg

Radarele fixe sunt semnalizate prin semne de circulație, dar radarele mobile nu sunt însoțite de semne de avertizare, putând fi amplasate oriunde de poliție²⁴.

Italia

Instrumentele care pot fi utilizate pentru controlul traficului pot fi împărțite în:

- dispozitive pentru evaluarea vitezei instantanee;
- dispozitive pentru evaluarea vitezei medii.

²¹ https://www.bussgeldkatalog.org/geschwindigkeitskontrolle/#faq_geschwindigkeitskontrolle

²² <https://www.bussgeldkatalog.de/stationaere-bliitzer/>

²³ http://www.vvc.gov.lv/export/sites/default/docs/LRTA/MK_Noteikumi/Cab_Reg_No_279_-_Road_Traffic_Regulations.pdf

²⁴ <https://legilux.public.lu/eli/etat/leg/rgd/2018/04/08/a328/jo>

În ceea ce privește modurile de funcționare:

- dispozitive automate, care odată instalate acestea funcționează fără intervenția continuă a corpului poliției rutiere;
- dispozitive manuale, acționate direct de angajații poliției rutiere, care pot fi cu sau fără detectare fotografică²⁵.

Toate dispozitivele utilizate sunt sisteme integrate care permit monitorizarea traficului și controlul vitezei în rețeaua rutieră. În sistemele de măsurare a vitezei medii, aceasta este stabilită în locul în care se află punctul de detectare a timpului parcurs pentru drumul respectiv. Acest punct este deosebit de important pentru că trebuie luat în considerare pentru determinarea jurisdicției teritoriale, în cazul contestațiilor.

Se consideră adecvat ca distanța minimă între secțiunile de intrare și ieșire a secțiunii de drum de-a lungul căruia se efectuează verificarea să nu fie mai mică de cinci sute de metri, dacă viteza permisă nu este mai mare de 60 km/h și o mie de metri dacă viteza permisă este mai mare sau egală cu 110 km/h.

Constatarea încălcărilor legate de traficul rutier se încadrează în atribuțiile serviciilor de poliție rutieră, deci, nu pot fi delegate unor terți, sub sancțiunea nulității probelor. Normele impun ca stațiile de control pentru detectarea vitezei să fie autorizate anterior și să fie vizibile, pentru a asigura o transparență maximă activității de prevenire desfășurate cu utilizarea echipamentelor de control al vitezei.

Caracteristicile și metodele de utilizare a semnalelor și dispozitivelor de semnalizare luminoasă utilizate pentru stații sunt reglementate. Normele nu stabilesc o distanță minimă între indicatorul rutier sau dispozitivul de avertizare și stația de control la care se referă, această distanță trebuind să fie adecvată, în raport cu viteza locală.

Cu excepția cazurilor speciale, în care cursul plan-altimetric al drumului sau alte circumstanțe fac recomandabilă plasarea acestuia la o distanță diferită, distanța maximă dintre indicatorul rutier sau dispozitivul luminos care indică prezența postului de control și a postului în sine nu poate fi mai mare de 4 km și nu trebuie să existe intersecții sau intrări laterale ale drumurilor publice. Pentru pozițiile temporare, indicatoarele plasate permanent pe un drum pot fi utilizate numai atunci când poziția dispozitivelor de detectare a fost supusă planificării coordonate preventive, iar utilizarea acestora în acea porțiune de drum nu este ocazională²⁶.

Prin stație de detecție se înțelege ansamblul tuturor componentelor esențiale pentru funcționarea sa tehnică, de reglementare și de protecție, respectiv detectorul propriu-zis, accesoriile sale de funcționare, precum și orice cutie în interiorul căreia instrumentul de măsurare este plasat, precum și semnele care asigură vizibilitatea dispozitivului. Stațiile cu dispozitive automate de detectare a vitezei de la distanță, fără prezența ofițerului de poliție, trebuie să fie vizibile în mod clar prin plasarea pe ele sau în imediata vecinătate, a unui indicator cu simbolul corpului de poliție care gestionează funcționarea dispozitivului.

În concluzie, stațiile de control din rețeaua rutieră pentru detectarea vitezei trebuie să fie semnalizate în prealabil și să fie vizibile în mod clar, prin utilizarea de

²⁵ <https://www.poliziadistato.it/articolo/51>

²⁶ <https://www.altalex.com/documents/news/2020/01/23/autovelox-rilevamento-valido-entro-1-km-dal-segnale>

semne sau dispozitive de semnalizare luminoasă, în conformitate cu regulile stabilite în regulamentele de punere în aplicare a codului rutier. Modalitățile de angajare sunt stabilite prin decret al ministrului transporturilor, de comun acord cu ministrul de interne²⁷.

Stația mobilă de detectare a vitezei nu poate fi amplasată în interiorul mașinii de patrulare. Cu toate acestea, radarul poate să nu fie perfect identificabil dacă semnele de avertizare și mașina de poliție sunt clar vizibile²⁸.

Portugalia

Potrivit legii²⁹, drumurile și alte zone în care se instalează dispozitive fixe de supraveghere electronică sunt prevăzute cu semne de avertizare. Structurile de poliție furnizează, prin mass-media și prin alte mijloace, informații regulate cu privire la utilizarea mijloacelor electronice de supraveghere în operațiunile de control al traficului. În concluzie, numai dispozitivele fixe trebuie să fie semnalizate³⁰.

Utilizarea radarelor mobile ascunse este legală, iar mijloacele de probă obținute sunt acceptate în instanțele specializate³¹.

Spania

În urma aplicării politicilor de transparență în domeniul sancțiunilor aplicate pentru nerespectarea regimului de viteză pe drumurile publice, poliția rutieră publică periodic cele 1.200 de secțiuni de drumuri în care supravegherea vitezei se realizează cu ajutorul radarelor mobile. Aceste informații pot fi consultate de șoferi, fiind incluse în aplicațiile de navigație rutiere, împreună cu locurile unde sunt amplasate radarele fixe³².

Criteriile de amplasare ale radarelor mobile sunt rezultatul analizei numărului de accidente grave, cu decese sau răni care necesită spitalizare; numărul de accidente în general și informațiile despre viteza medie de deplasare din aceste secțiuni.

Toate radarele mobile sunt vizibile pentru șoferi, astfel încât prezența lor să servească drept măsură descurajantă și preventivă. Principalul scop este

²⁷ <https://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada/titolo-v-norme-di-comportamento/art-142-limiti-di-velocita.html>

²⁸ <https://www.autoblog.it/post/alfa-romeo-gt-nel-2022-il-restomod-di-emilia-auto>

²⁹ <https://dre.pt/pesquisa/-/search/483390/details/maximized>

³⁰ <https://pplware.sapo.pt/motores/radares-de-controlo-de-velocidade-moveis-tem-de-estar-sinalizados/>

³¹ <https://observador.pt/factchecks/fact-check-coimas-de-radares-moveis-escondidos-sao-ilegais/>

³² <https://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2020/El-Gobierno-aprueba-un-paquete-de-reformas-legales-para-reducir-los-accidentes-de-trafico.shtml>

reprezentat de respectarea limitelor de viteză, în special pe acele drumuri identificate ca potențial periculoase³³.

Slovenia

Supraveghetorii de trafic monitorizează și gestionează traficul rutier 24/7 folosind sisteme avansate care furnizează alarme automate și măsuri automate de gestionare a traficului, cum ar fi închiderea tunelurilor în caz de incendiu sau avertizarea utilizatorilor cu privire la conducerea greșită. Aceste sisteme sunt considerate instrumente-cheie în luarea măsurilor care facilitează fluxul de trafic sigur și neîntrerupt³⁴.

Slovacia

Toate semnele, marcasele sau dispozitivele utilizate pentru monitorizarea traficului sunt aprobate de Ministerul de Interne³⁵. Radarele fixe sunt marcate pe drumurile publice, cele mobile sunt anunțate periodic de poliție³⁶.

Suedia

Verificarea automată a siguranței traficului se realizează prin intermediul unui sistem automat de supraveghere a vitezei cu camere video. Sistemul este administrat de Administrația Suedeză pentru Transport și de Poliția suedeză³⁷.

Încălcările de viteză înregistrate de camerele de luat vederi sunt analizate de secțiunea Inspecție Automată a Siguranței Traficului (ATK) a Poliției Suedeze.

Când un vehicul se apropie de o cameră, viteza sa este măsurată cu ajutorul radarului. Camerele video sunt utilizate doar în cazurile în care vehiculele depășesc limita de viteză, imaginea fiind procesată manual. Scaunul pasagerului este mascat, indiferent dacă cineva stă acolo sau nu. Pe perioada cercetărilor, vehiculul și posibiii șoferi sunt verificați în diferite registre deținute de instituțiile de profil. Imaginea șoferului este comparată cu fotografiile din pașaport sau din permisul de conducere. Dacă imaginea șoferului se potrivește cu cea din fotografiile menționate, persoana respectivă este înștiințată printr-un document care conține datele înregistrate. În

³³ <https://www.marca.com/coches-y-motos/trafico/2021/04/22/608194a9ca4741592f8b465f.html>

³⁴ https://www.dars.si/Road_management

³⁵ <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2020/30/20200401>

³⁶ <https://autobild.pluska.sk/poradca/aplikacie-ktore-varuju-pred-radarmi>

³⁷ https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/41199/Ineko.Product.RelatedFiles/2017_234_ATK_%C3%85rsrapport_2016_ENG_20171219.pdf

cazul în care șoferul nu poate fi identificat, documentul este transmis proprietarului vehiculului³⁸.

Toate camerele sunt plasate în locuri vizibile și sunt bine semnalizate. Dacă se depășește limita de viteză, se realizează o imagine a vehiculului, a șoferului și a plăcuței de înmatriculare a mașinii. Imaginea este completată cu informații despre momentul, locul și viteza vehiculului, care este criptat și trimis automat poliției. Camera funcționează atât ziua, cât și noaptea pe tot parcursul anului. În fața fiecărei camere video se află un indicator rutier cu o cameră. Semnalizarea respectivă înseamnă că „o cameră automată sau un dispozitiv echivalent este utilizat într-un loc sau pe o porțiune de drum pentru monitorizarea, impozitarea sau taxarea traficului”.

Țările de Jos

Poliția olandeză nu are restricții în ceea ce privește disimularea dispozitivelor de control al traficului. Camerele pot fi ascunse în toalete portabile, în coșurile de gunoi, pe stâlpii publicitari și pe o mare varietate de mașini sau remorci³⁹.

Ungaria

Dispozitivele de control fixe utilizează sistemul *Adaptive Recognition TrafficSpot®*, fiind instalat în 134 de zone, ceea ce acoperă 365 de drumuri.

Aceste dispozitive fixe îndeplinesc următoarele funcții 24/7:

- recunoașterea automată a numărului de înmatriculare;
- recunoașterea plăcuțelor de înmatriculare suplimentare în cazul transportului de materiale periculoase;
- măsurarea certificată a vitezei cu ajutorul dispozitivelor radar;
- detectarea traversării pe lumina roșie;
- supravegherea benzilor de transport în comun sau de urgență;
- detectarea deplasării greșite pe drumuri cu sens unic;
- încălcarea liniei continue și a prevederilor aplicabile la trecerea de cale ferată;
- detectarea blocajelor de trafic;
- detectarea neutilizării centurii de siguranță⁴⁰

Poliția utilizează filmări obținute cu ajutorul dronelor, metoda dovedindu-se foarte eficientă în detectarea încălcărilor privind circulația rutieră⁴¹.

³⁸ <https://polisen.se/en/laws-and-regulations/traffic-violations/>

³⁹ <https://www.iamexpat.nl/expat-info/dutch-expat-news/dutch-police-are-using-portable-toilets-apprehend-speeders>

⁴⁰ <https://adaptiverecognition.com/case-studies/nation-wide-traffic-enforcement-in-hungary/>

⁴¹ <https://dailynewshungary.com/hungarian-police-now-uses-drones-to-detect-violations-on-the-road/>

BIBLIOGRAFIE

https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/pdf/projects_sources/supreme-c_ro.pdf

https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2019-03/udenlandske_erfaringer_vedr_atk_til_hjemmeside.pdf

<https://www.mrrb.bg/en/road-traffic-act/>

<https://www.mvr.bg/opp/пътна-полиция/пътен-контрол/мобилни-автоматизирани-технически-средства-за-контрол-на-скоростта>

<http://www.vars.cz/en/national-traffic-control-and-information-centre-for-the-czech-republic>

<http://www.dopravni-pravo.cz/prekroceni-rychlosti/kdo-muze-merit-rychlost/>

<http://www.dopravni-pravo.cz/prekroceni-rychlosti/kdo-muze-merit-rychlost/>

https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2019-03/udenlandske_erfaringer_vedr_atk_til_hjemmeside.pdf

<https://edri.org/our-work/denmark-targeted-anpr-data-retention-turned-into-mass-surveillance/>

https://www.riigiteataja.ee/en/compare_original?id=507012014005

<https://poliisi.fi/en/automatic-traffic-surveillance>

<https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2018/20180729#Pidp446248192>

https://yle.fi/uutiset/osasto/news/police_roads_safer_than_ever_robots_to_monitor_phone_and_seat_belt_use/11092870

<https://www.motoservices.com/achat/comite-interministeriel-securite-routiere-CISR-Fevrier-2010-050.htm>

https://www.senat.fr/rap/r16-644/r16-644_mono.html

<https://www.ledauphine.com/magazine-automobile/2021/06/07/controles-routiers-les-forces-de-l-ordre-peuvent-elles-se-cacher-n-importe-ou>

<https://germanlawarchive.iuscomp.org/?p=1290>

https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/BJNR036710013.html#BJNR036710013BJNG000200000

https://www.haufe.de/recht/deutsches-anwalt-office-premium/anhang-die-richtlinien-der-bundeslaender-zur-geschwindigkeitsueberwachung_idesk_PI17574_HI12080492.html

<https://www.bussgeldkatalog.org/blitzer/>

https://www.bussgeldkatalog.org/geschwindigkeitskontrolle/#faq_geschwindigkeitskontrolle

<https://www.bussgeldkatalog.de/stationaere-blitzer/>
[http://www.vvc.gov.lv/export/sites/default/docs/LRTA/MK_Noteikumi/Cab_Reg_No_279 - Road Traffic Regulations.pdf](http://www.vvc.gov.lv/export/sites/default/docs/LRTA/MK_Noteikumi/Cab_Reg_No_279_-_Road_Traffic_Regulations.pdf)

<https://legilux.public.lu/eli/etat/leg/rqd/2018/04/08/a328/jo>

<https://www.poliziadistato.it/articolo/51>

<https://www.altalex.com/documents/news/2020/01/23/autovelox-rilevamento-valido-entro-1-km-dal-segnale>

<https://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada/titolo-v-norme-di-comportamento/art-142-limiti-di-velocita.html>

<https://www.autoblog.it/post/alfa-romeo-gt-nel-2022-il-restomod-di-emilia-auto>

<https://dre.pt/pesquisa/-/search/483390/details/maximized>

<https://pplware.sapo.pt/motores/radares-de-controlo-de-velocidade-moveis-tem-de-estar-sinalizados/>

<https://observador.pt/factchecks/fact-check-coimas-de-radares-moveis-escondidos-sao-ilegais/>

[https://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2020/El Gobierno aprueba un paquete de reformas legales para reducir los accidentes de trafico.shtml](https://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2020/El_Gobierno_aprueba_un_paquete_de_reformas_legales_para_reducir_los_accidentes_de_trafico.shtml)

<https://www.marca.com/coches-y-motos/trafico/2021/04/22/608194a9ca4741592f8b465f.html>

https://www.dars.si/Road_management

<https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2020/30/20200401>

<https://autobild.pluska.sk/poradca/aplikacie-ktore-varuju-pred-radarmi>

https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/41199/Ineko.Product.RelatedFiles/2017_234_ATK_%C3%85rsrapport_2016_ENG_20171219.pdf

<https://polisen.se/en/laws-and-regulations/traffic-violations/>

<https://www.iamexpat.nl/expat-info/dutch-expat-news/dutch-police-are-using-portable-toilets-apprehend-speeders>

<https://adaptiverecognition.com/case-studies/nation-wide-traffic-enforcement-in-hungary/>

<https://dailynewshungary.com/hungarian-police-now-uses-drones-to-detect-violations-on-the-road/>