

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

**ASPECTE PRIVIND
UTILIZAREA CAMERELOR/
RADARELOR ACUSTICE ÎN
UNELE STATE EUROPENE**

material documentar

februarie 2026

Materialele 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:

Documentare și sinteză: Andra Andronic, 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 5070
E-mail: doc@cdep.ro

Deși poluarea fonică reprezintă o problemă de interes în întreaga Europă, doar câteva țări membre ale UE au luat măsuri pentru a reglementa utilizarea vehiculelor excesiv de zgomotoase folosind tehnologii inovative, precum camerele/radarele acustice sau de măsurare a zgomotului¹.

În acest context, **Serviciul de cercetare al Parlamentului Suediei (Riksdag)** a solicitat realizarea unei analize comparative a legislației privind introducerea camerelor de măsurare a zgomotului prin intermediul rețelei ECPRD, respectiv cererea 6185/2025, vizând următoarele aspecte:

- existența normelor privind camerele de măsurare a zgomotului, așa numitele *camere acustice*;
- legitimitatea utilizării de către poliție sau de către orice altă autoritate a datelor provenite de la camerele de măsurare a zgomotului în cadrul procedurilor judiciare;
- existența legislației în vigoare privind prelucrarea datelor cu caracter personal provenite de la camerele de măsurare a zgomotului.

În anul 2025, în **Suedia**, nu existau norme privind utilizarea camerelor de măsurare a zgomotului. Însă, potrivit normelor privind zgomotul produs de vehicule, proprietarul unui vehicul poate fi sancționat cu amendă dacă nu ia măsurile necesare pentru a împiedica utilizarea acestuia cu încălcarea dispozițiilor privind starea și echipamentul vehiculelor. Așadar, limitele de zgomot sunt reglementate prin [Ordonanța privind vehiculele \(2009:112\)](#), capitolul 8, secțiunea 9, precum și prin reglementările și [Reglementărilor generale ale Agenției Suedeze de Transport privind autoturismele și remorcile tractate de autoturisme care sunt puse în circulație la 1 iulie 2010 sau ulterior](#), respectiv capitolul 2, secțiunea 1 și anexa 1.

În Suedia, lipsa unor reglementări specifice privind camerele de măsurare a zgomotului și a unor norme privind prelucrarea datelor cu caracter personal obținute de la acestea, ar putea influența utilizarea informațiilor și, ulterior, obținerea unei condamnări. Se menționează că există legi generale privind prelucrarea datelor cu caracter personal: [Legea privind datele penale \(2018:1177\)](#), care pune în aplicare [Directiva UE 2016/680](#)², precum și [Legea \(2018:1693\) privind prelucrarea datelor cu caracter personal de către poliție în domeniul Legii privind protecția datelor penale](#). Există, de asemenea, o legislație complementară la Regulamentul GDPR în vigoare pentru prelucrarea datelor cu caracter personal în afara domeniului de aplicare a Directivei UE 2016/680, respectiv [Legea care conține dispoziții suplimentare la Regulamentul general al UE privind protecția datelor \(SFS 2018:218\)](#).

¹ <https://lens-horizoneurope.eu/news/legislative-overview-of-noise-cameras/>

² Directiva (UE) 2016/680 a Parlamentului European și a Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice referitor la prelucrarea datelor cu caracter personal de către autoritățile competente în scopul prevenirii, depistării, investigării sau urmăririi penale a infracțiunilor sau al executării pedepselor și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Deciziei-cadru 2008/977/JAI a Consiliului.

Din răspunsurile primite din partea structurilor de documentare aferente parlamentelor a 25 de state europene, selectăm mai jos pe cele relevante pentru tema solicitării:

1. În **Franța**, aleșii locali sunt avertizați în mod regulat cu privire la consecințele asupra sănătății al zgomotului vehiculelor cu motor. Într-adevăr, costul social al zgomotului din transport este estimat la 147 de miliarde de euro pe an, 55% din acesta fiind cauzat de traficul rutier (raportul ADEME-CNB, 2021). În acest context, 70% dintre francezi declară că sunt deranjați de zgomot, în special de zgomotul rutier din zonele urbane (studiul IFOP, 2022).

Potrivit [informațiilor](#) puse la dispoziție de Cerema³ în decembrie 2025, [Legea privind orientarea mobilității \(LOM\) din 2019](#) prevedea implementarea unor sisteme automate de monitorizare a zgomotului vehiculelor pentru a reduce poluarea fonică. [Articolul 92](#) din lege reglementa implementarea unui program pilot, având drept obiect măsurarea nivelurilor emisiilor de zgomot ale vehiculelor cu ajutorul dispozitivelor fixe și mobile de monitorizare automată, cu o durată de doi ani.

Ulterior, Comisia Senatului, în [raportul său din 25 iunie 2025](#), a formulat 22 de recomandări pentru a consolida eficacitatea luptei împotriva zgomotului cauzat de transport și pentru a proteja mai bine sănătatea concetățenilor noștri.

Implementarea radarelor de zgomot pe întreg teritoriul național reprezintă una dintre recomandările pentru combaterea comportamentelor de conducere inadecvate, responsabile pentru vârfurile intense de zgomot.

Potrivit Cerema, principalul obiectiv al implementării radarelor de zgomot este de a limita, prin mijloace coercitive (amenzi), comportamentele de conducere inadecvate care provoacă niveluri semnificative de zgomot pentru locuitorii din apropierea infrastructurii în cauză.

Statul francez a solicitat [Cerema](#) evaluarea radarelor, sprijinirea producătorilor în obținerea aprobării pentru prototipurile lor și determinarea pragului pentru emiterea amenziilor, în colaborare cu Universitatea Gustave Eiffel și LNE.

Astfel, în ianuarie 2022, a fost lansat un experiment pentru a sprijini dezvoltarea și omologarea radarelor sonore, în vederea constatării încălcărilor și a sancționării automate a titularului certificatului de înmatriculare a vehiculului, în conformitate cu prevederile [articolul R318-3](#) din [Codul rutier](#).

³ Cerema - Centrul pentru Studii și Expertiză în domeniul Riscurilor, Mediului, Mobilității și Planificării Urbane-reprezintă principala agenție publică franceză pentru dezvoltarea expertizei publice în domeniile planificării urbane, coeziunii regionale și tranziției ecologice și energetice pentru orașe și regiuni reziliente și neutre din punct de vedere climatic.

Experimentul, la care au participat 7 localități voluntare (3 urbane, 3 periurbane și una rurală), a fost prevăzut să dureze 2 ani și a fost structurat în 2 faze.

Prima fază, desfășurată în prima jumătate a anului 2022, a constat în testarea noilor radare în condiții reale, dar fără constatarea încălcării legii.

Mai precis, această primă fază a constat în:

- testarea senzorilor acustici capabili să măsoare, peste un anumit nivel sonor, zgomotul vehiculelor în circulație, fără a lua în considerare zgomotele parazite (precum zgomotul ambiental sau zgomotul produs de un vehicul care ar trece în același timp în sens opus etc.);
- testarea captării imaginii și a lizibilității plăcuțelor de înmatriculare;
- testarea transmiterii datelor criptate prin rețea securizată în cadrul constatării încălcărilor legii în colaborare cu serviciile competente;
- colectarea datelor operaționale care permit stabilirea unui prag de nivel sonor conform prevederilor articolului R. 318-3 din Codul rutier (“Zgomotul emis de autovehiculele care circulă pe un drum situat în interiorul unei zone urbane și unde viteza maximă autorizată a vehiculelor nu depășește 50 km/h nu trebuie să fie la un nivel al emisiilor sonore mai mare decât cel stabilit prin ordin al ministrului responsabil cu mediul, ținând cont de categoria acestora, data primei înmatriculări și de vitezele maxime autorizate pe benzile de circulație”).

Această primă fază a fost dusă la bun sfârșit cu succes și a permis selectarea [radarului sonor „Hydre”](#), dezvoltat de observatorul de zgomot din Ile de France [Bruitparif](#) și de producătorul MicrodB.

Radarele acustice Hydra sunt concepute pentru a măsura continuu zgomotul produs de un vehicul în trecerea acestuia prin fața senzorului⁴. Inspirat de tehnologia Medusa (senzori acustici dezvoltați inițial în scopuri de măsurare/diagnosticare), aceste dispozitive combină mai multe microfoane și camere, după cum urmează:

- module acustice capabile să măsoare nivelurile sonore de douăzeci și cinci de ori pe secundă și să calculeze direcția de origine a zgomotului;
- cameră cu unghi larg pentru a vizualiza întreaga scenă în momentul infracțiunii;
- camere cu recunoaștere automată a plăcuțelor de înmatriculare (ALPR) pentru identificarea precisă a vehiculelor implicate.

⁴ <https://www.carte-grise-france.fr/blog/article/actualite/radars-bruit-hydre-2026?srsId=AfmBOoreo62G8e57afPeEnswWm6HXPRGBOOnPAayWDYARd3S5oUUNzJR>

Întreg sistemul permite, atunci când un nivel sonor prestabilit este depășit, identificarea sursei și întocmirea unui dosar care poate duce la o posibilă sancțiune după finalizarea fazei de omologare și experimentare.

În urma evaluărilor radarelor efectuate de Cerema și ținând cont de reglementările privind zgomotul, Cerema a contribuit la stabilirea unui prag de sancționare, respectiv **85 dB(A)**, dorindu-se astfel menținerea unui prag realist care să permită asigurarea liniștii locuitorilor din zonă fără a penaliza parcul auto actual, fiind sancționate doar comportamentele necorespunzătoare.

Menționăm că următoarele faze experimentale implică certificarea a două tipuri de radare de zgomot în 2026 și testarea pilot a amenzilor în mai multe locații, abordându-se o atenție deosebită impactului acestora asupra nivelurilor de zgomot.

Se menționează că măsurătorile efectuate de radarul sonor în vederea întocmirii proceselor verbale, trebuie să facă obiectul unei omologări metrologice. Acest proces are scopul de a verifica dacă calitatea măsurărilor efectuate de echipamente este suficientă. În prezent, testele sunt încă în curs de desfășurare în cadrul Laboratorului Național de Metrologie și Testare (LNE). În plus, instalarea radarelor sonore este condiționată și de validarea cadrului juridic, în special în ceea ce privește prelucrarea automată a datelor cu caracter personal, necesară pentru constatarea încălcărilor.

2. În **Germania**, nu există o normă juridică concretă privind utilizarea camerelor de măsurare a zgomotului (așa-numitele „radare de zgomot”). Cu toate acestea, utilizarea acestor dispozitive a fost deja testată, în perioada 31 mai - 27 iulie 2023, de către administrația Senatului landului Berlin.

Departamentul pentru Mobilitate, Transporturi, Protecția Climei și Mediu a realizat un [studiu științific](#) asupra vehiculelor foarte zgomotoase folosind prototipul camerei de zgomot „Hydre”. În comunicatul acestora se precizează că acest prototip face obiectul testării într-un proiect pilot similar și în Franța (prezentat mai sus). Tehnologia a devenit disponibilă recent și oferă posibilitatea detectării și localizării surselor de zgomot în mișcare, în trafic.

În timpul celor opt săptămâni de instalare a radarului pe Kurfürstendamm, au fost înregistrate pe baza numărului de înmatriculare vehiculele care depășeau un nivel de zgomot de 82 dB(A) la traversarea zonei. Nu au fost înregistrate alte date cu caracter personal, cum ar fi imaginile conducătorilor auto, și nu a fost creat vreun material video/audio necorelat cu evenimentul. Pe baza numerelor de înmatriculare, au fost solicitate o serie de caracteristici tehnice ale vehiculelor de la autoritatea de înmatriculare din Berlin și de la Oficiul Federal pentru Transporturi Motorizate. Aceste date au fost utilizate pentru a identifica tipare între datele tehnice și măsurătorile acustice. Nu au

fost solicitate date despre proprietari și nici nu s-au aplicat sancțiuni pentru eventualele încălcări ale Codului rutier.

O analiză științifică a datelor, realizată în colaborare cu Universitatea Tehnică din Berlin, a investigat dacă datele ar putea fi utilizate pentru a determina sursa și impactul potențial al zgomotului, iar în funcție de rezultate, să fie examinată fezabilitatea dezvoltării de noi măsuri pentru combaterea zgomotului cauzat de comportamentul ilegal.

Raportul științific „Radarul de zgomot– Raport privind analiza vehiculelor zgomotoase înregistrate de radarul de zgomot și potențialul lor de poluare fonică” poate fi accesat [aici](#) în limba germană.

Menționăm că în răspunsul Germaniei la solicitarea **ECPRD nr.6185** se precizează că există reglementări care permit realizarea de fotografii în cazul contravențiilor, precum încălcările limitelor de viteză.

Totodată se precizează, că deși există reglementări care permit sancționarea încălcărilor privind zgomotul produs de vehicule, acestea nu se referă în mod specific la utilizarea camerelor de măsurare a zgomotului.

3. În **Elveția**, potrivit [informațiilor](#) furnizate de către Portalul guvernului elvețian, Consiliul Federal, în cadrul ședinței sale din data de 16 octombrie 2024, a decis modificarea mai multor acte normative pentru a putea sancționa mai ușor și mai eficient zgomotul excesiv produs de vehicule. În acest context, Consiliul Federal a actualizat normele privind poluarea fonică prevenibilă și a inclus producerea de zgomot inutil cu ajutorul sistemelor de evacuare în lista zgomotelor care trebuie evitate. În plus, Consiliul Federal a adoptat măsuri pentru a facilita punerea în aplicare a normelor deja în vigoare.

În urma motiunii [„Reducerea eficientă a zgomotului excesiv al motoarelor”](#), care solicită sancționarea mai severă a emisiilor sonore excesive în traficul rutier, Consiliul Federal a decis trei modificări legislative și anume:

- (1) actualizarea listei zgomotelor care trebuie evitate în sensul producerii voite de zgomot inutil cu ajutorul sistemelor de eșapament;
- (2) înăsprirea sancțiunilor existente;
- (3) ajustarea cuantumului diferitelor amenzi (spre exemplu, amenda pentru lăsarea inutilă a motorului în funcțiune este majorată de la 60 la 80 de franci), fără a se proceda la introducerea de noi amenzi administrative.

În document se menționează că deși în cantonul Geneva s-a desfășurat cu succes un proiect pilot privind identificarea vehiculelor zgomotoase în paralel cu alte proiecte asemănătoare, crearea bazei juridice pentru introducerea „radarelor de zgomot” prezintă o serie de provocări. Printre acestea se numără stabilirea cerințelor diferite privind valorile limită de zgomot în funcție de vechimea vehiculelor și categoria de vehicule sau lipsa unui indicator de zgomot în interiorul vehiculului, necesar pentru detectarea depășirii unei limite care urmează să fie definită. Prin urmare, Consiliul Federal a decis să analizeze suplimentar fezabilitatea proiectului înainte de adoptarea unei baze juridice concrete.

Potrivit [informațiilor](#) furnizate de către Oficiul Federal al Drumurilor ASTRA, în Elveția, vehiculele trebuie să respecte limitele de zgomot pe care trebuia să le îndeplinească la momentul înmatriculării inițiale pe întreaga lor durată de viață. Iar pe lângă reglementările tehnice privind vehiculele, regulile de circulație referitoare la utilizarea corectă a vehiculelor sunt menite să contribuie la reducerea zgomotului. Legislația rutieră impune șoferilor de vehicule motorizate să evite pe cât posibil orice poluare fonică. De exemplu, este interzisă rularea motorului la turații ridicate în timpul staționării sau la viteze mici, precum și accelerarea prea rapidă la pornire. De asemenea, este interzisă deplasarea continuă și inutilă în localități. Persoanele care produc zgomot inutil cu vehiculul lor pot fi sancționate.

Persoanele care își modifică ilegal vehiculele sunt, de asemenea, supuse sancțiunilor. Autoritățile cantonale efectuează controale regulate pe șosele pentru a retrage astfel de vehicule din circulație.

Reglementările relevante se regăsesc în următoarele acte normative:

- [Legea privind circulația rutieră](#) (vezi prevederile articolului 42, alin. 1);
- [Ordonanța privind regulile de circulație](#) (vezi prevederile articolului 33);
- [Regulamentul privind cerințele tehnice pentru vehiculele rutiere](#).

Controlul și aplicarea normelor în vigoare revin în competența cantoanelor.

De regulă, poliția poate verifica în timpul controalelor rutiere măsurarea zgomotului staționar al vehiculului (o măsurare în câmp apropiat). În cadrul acestei măsurători, se utilizează un microfon amplasat în apropierea țevii de eșapament (la o distanță de 0,5 metri). Valoarea măsurată (zgomotul în staționare) este comparată cu valoarea de referință (valoarea zgomotului în staționare) din omologarea tip, certificatul de conformitate UE sau din cartea de identitate a vehiculului. Dacă se constată abateri, acest lucru indică faptul că vehiculul este prea zgomotos. Deoarece poliția nu este în măsură să efectueze măsurători sofisticate la fața locului în timpul unui control, proprietarul vehiculului este chemat la biroul de înmatriculare competent pentru un

control ulterior. Acesta din urmă poate efectua măsurarea sau poate solicita efectuarea acesteia de către un organism de control autorizat.

4. În **Spania**, la nivel național, principalele norme privind camerele de măsurare a zgomotului se regăsesc în următoarele acte normative:

- [Legea nr.37/2003 privind zgomotul](#);
- [Decretul regal nr.1513/2005](#) privind punerea în aplicare a Legii nr.37/2003 privind zgomotul, în ceea ce privește evaluarea și gestionarea zgomotului ambiental;
- [Decretul regal nr.1367/2007](#) privind punerea în aplicare a Legii 37/2003 din 17 noiembrie privind zgomotul, în ceea ce privește zonarea acustică, obiectivele de calitate și emisiile acustice.

Procedurile și metodele de evaluare a poluării acustice, inclusiv instrumentele de măsurare, sunt reglementate în principal în capitolul V din Decretul regal nr.1367/2007.

În plus, mai multe comunități autonome au adoptat propria legislație în acest domeniu. Pentru o listă completă a acestor norme, precum și a altor acte legislative conexe, vă rog consultați [Codul privind zgomotul](#).

Potrivit răspunsului Spaniei la solicitarea ECPRD nr.6185, autoritățile spaniole au voie să utilizeze datele/ măsurătorile provenite de la camerele de măsurare a zgomotului în cadrul procedurilor judiciare.

Prelucrarea datelor cu caracter personal provenite de la camerele de măsurare a zgomotului intră sub incidența [Legii organice 3/2018](#) privind protecția datelor cu caracter personal și garantarea drepturilor digitale și a GDPR.

Menționăm că în februarie 2025, a fost lansat un apel internațional pentru propuneri de proiecte pentru reducerea poluării fonice din Barcelona, 85% din aceasta fiind generată de trafic⁵.

Proiectul face parte din inițiativa [Barcelona Innova LAB Mobility](#), promovată de [Fundatia BIT Habitat](#) și [Fira de Barcelona](#), și va permite testarea inovațiilor într-un mediu real pentru a îmbunătăți mobilitatea durabilă în oraș.

Cele două proiecte câștigătoare urmau a fi aplicate ca proiecte-pilot începând cu al patrulea trimestru al anului 2025 și pentru o perioadă de optsprezece luni. Datele obținute vor permite localizarea punctelor cu cel mai ridicat nivel de poluare fonică,

⁵ https://www.barcelona.cat/infobarcelona/es/tema/movilidad-y-transportes/dos-pruebas-piloto-con-inteligencia-artificial-para-reducir-la-contaminacion-acustica_1537570.html

precum și a tipurilor de vehicule cele mai zgomotoase, ceea ce va permite implementarea de măsuri de reducere a poluării fonice. Fiecare proiect va beneficia de o finanțare de 100.000 de euro, reprezentând aproximativ 70 % din costul total.

Primul proiect câștigător este al companiei olandeze [Sorama BV](#) și își propune să reducă poluarea fonică urbană prin soluții combinate, utilizând sistemul Loud Vehicle Detection. Acest sistem utilizează camere acustice și inteligență artificială pentru a identifica vehiculele care depășesc pragul de zgomot stabilit, colectând date în timp real și afișându-le pe panouri LED pentru a încuraja schimbarea comportamentului.

Traffic-Noise, dezvoltat de companiile locale [Bettair](#) și [Trafficnow](#), este al doilea sistem selectat pentru testele pilot. Acesta oferă o platformă integrată care analizează și corelează zgomotul urban și traficul în timp real, combinând senzori acustici de înaltă precizie, sisteme avansate de viziune computerizată și algoritmi predictivi bazați pe inteligență artificială. Soluția identifică sursele de zgomot, anticipează evenimentele critice și ajută la evaluarea impactului politicilor de mobilitate durabilă pentru îmbunătățirea planificării urbane.

5. În **Marea Britanie**, în perioada 2019-2023, [Departamentul Transporturilor \(DfT\)](#) a desfășurat testări ale camerelor acustice (de zgomot). În 2019, DfT a însărcinat firmele de consultanță Atkins și Jacobs să analizeze/ cerceteze măsurile și tehnologiile de combatere a zgomotului excesiv produs de vehiculele rutiere cu ajutorul camerelor acustice, ulterior finalizându-se trei faze de studiu și fiind publicate rezultatele.

Primele [două faze ale cercetării](#) au arătat că tehnologia camerelor acustice are potențialul de a identifica vehiculele excesiv de zgomotoase pe străzi. Cu toate acestea, problema măsurătorilor precise în condiții de trafic intens a rămas deschisă.

A treia fază a cercetării a constatat în testele rutiere. Bradford, South Gloucestershire, Great Yarmouth și Birmingham au fost selectate drept [locații de testare](#), fiind desemnate „cele mai zgomotoase străzi din Marea Britanie”. Testele rutiere au avut loc în perioada octombrie 2022 - februarie 2023. În martie 2024, guvernul a publicat o [evaluare a acestor teste](#), potrivit căreia camerele au funcționat eficient în mediul rutier și s-a recomandat efectuarea unui testări în timp real a vehiculelor excesiv de zgomotoase (vezi pag.62 a celui de-al 3-lea Raport).

Într-un răspuns dat la 12 iunie 2025 la o [întrebare](#) adresată în Parlamentul Regatului Unit, Ministerul Transporturilor a declarat că nu are în vedere, în prezent, elaborarea de orientări suplimentare privind camerele de supraveghere a zgomotului, dar urmărește evoluțiile din acest domeniu tehnologic. În ultimă instanță, autoritățile locale și poliția sunt cele care trebuie să decidă care sunt cele mai adecvate metode de aplicare a legii pentru a rezolva problemele legate de zgomotul excesiv al vehiculelor

în zona lor. Utilizarea tehnologiei camerelor de supraveghere a zgomotului a fost deja adoptată de unele autorități locale.

Astfel, *Royal Borough of Kensington and Chelsea* a devenit prima autoritate locală din Marea Britanie care a implementat camerele acustice prin utilizarea unui [ordin de protecție a spațiului public](#) (Public Space Protection Orders - PSPO). În timpul proiectului pilot desfășurat pe parcursul a trei luni de zile în anul 2020, s-au aplicat 163 de amenzi șoferilor.

Menționăm că ordinele de protecție sunt emise de către autoritățile publice locale, putând interzice orice activitate asociată cu comportamentul antisocial într-un anumit loc, în vederea prevenirii apariției sau repetării acestuia. Persoanele care nu respectă un astfel de ordin comit o infracțiune penală, fiind pasibile de o amendă fixă (maximum 100 GBP) sau, în cazul urmăririi penale, de o amendă mai mare (maximum 1.000 GBP). Ordinele de protecție, așa numitele PSPO-uri, sunt reglementate în [partea a 4-a, capitolul al 2-lea al Legii privind comportamentul antisocial, criminalitatea și poliția](#) (2014). Ordinele sunt emise pentru o perioadă inițială de 3 ani, dar pot fi reînnoite pe termen nelimitat.

Următoarele autorități locale au emis ordinele în vederea combaterii comportamentului antisocial legat de utilizarea vehiculelor: [Consiliul local Bradford](#), [Consiliul local Brent](#), [Consiliul local Kensington și Chelsea](#), [Consiliul local Sevenoaks](#) și [Consiliul local Westminster](#).

Ordinele nu se referă în mod specific la zgomotul produs de vehicule, ci la interzicerea comportamentelor asociate, precum accelerarea motorului când vehiculul staționează, și accelerarea bruscă a motorului în mers.

Guvernul britanic a propus creșterea pedepsei maxime care poate fi aplicată în baza unei amenzi fixe stabilite la 500 de lire sterline, în conformitate cu clauza 4 din proiectul de [Lege privind criminalitatea și poliția](#), aflat încă în dezbateri parlamentară. Potrivit informării aferente proiectului de lege realizată de Biblioteca Camerei Comunelor, o [amendă fixă](#) este aplicată de regulă ca alternativă la trimiterea cazului în instanță.

Ghidul guvernului britanic prevede cu privire la [limitele de zgomot pentru vehicule](#) următoarele:

“Există limite privind nivelul de zgomot pe care vehiculele îl pot produce pe drumurile publice. Acest lucru se aplică tuturor tipurilor de vehicule [...]

Este ilegal să modificați sistemul de evacuare pentru a face un vehicul mai zgomotos după ce acesta a fost „omologat” (verificat dacă respectă standardele de mediu și de siguranță).

Poliția poate lua măsuri și în cazul în care amortizorul de zgomot al vehiculului dvs. nu funcționează așa cum a fost proiectat sau dacă conduceți într-un mod care produce prea mult zgomot”.

Potrivit Ghidului guvernului britanic privind [poluarea fonică \(zgomotul\) provenită de la drumuri](#):

„Nu există o limită legală pentru poluarea fonică provenită de la drumuri, deși nivelurile de zgomot pot fi luate în considerare atunci când se planifică construirea de drumuri noi sau de case și birouri în apropierea drumurilor [...]

Atunci când se planifică construirea unui drum nou, autoritățile locale responsabile evaluează modul în care se va modifica nivelul de zgomot la proprietatea dumneavoastră odată cu deschiderea drumului.

Dacă zgomotul provenit de la un drum nou depășește anumite niveluri la domiciliul dumneavoastră, este posibil să puteți beneficia de izolare fonică”.

Consiliile locale trebuie să examineze plângerile privind zgomotul care poate constitui [“poluare fonică”](#) în conformitate cu prevederile [Legii privind protecția mediului](#) (1990). Trebuie menționat însă că normele privind poluarea fonică nu se aplică zgomotului provenit din traficul de mașini sau cel aerian.

Sistemele de evacuare ale vehiculelor noi trebuie să respecte [Regulamentul din 1986 privind vehiculele rutiere \(construcție și utilizare\), cu modificările ulterioare](#). Acest regulament stabilește specificațiile tehnice generale, precum greutatea și dimensiunile tuturor vehiculelor, și reflectă normele aplicabile la nivel european. [Limitele de zgomot au fost reduse progresiv](#) de la 82 de decibeli (dB (A)) în 1978 la limita actuală de 72 dB (A) stabilită în 2016. [Articolul 54](#) prevede că fiecare autovehicul trebuie să fie echipat cu un amortizor de zgomot, care trebuie menținut în stare bună și eficientă de funcționare și nu trebuie modificat. Iar [articolul 97](#) prevede că niciun autovehicul nu poate fi utilizat pe drumurile publice în așa fel încât să provoace un zgomot excesiv care ar fi putut fi evitat [...] de către șofer.

Poliția poate iniția urmărirea penală în temeiul Regulamentului: încălcările constituie o infracțiune [în temeiul articolului 42 din Legea privind traficul rutier din 1988](#) și sunt sancționabile cu o amendă maximă de 1 000 GBP în cazul unei mașini și de 2 500 GBP pentru un vehicul greu de marfă.

În cazul în care cineva a sesizat un zgomot excesiv produs de sistemul de evacuare (țeava de eșapament) al unui vehicul, poate raporta acest lucru poliției. Poliția poate lua măsuri [dacă amortizorul de zgomot al unui vehicul nu funcționează așa cum a fost proiectat](#) sau dacă cineva conduce într-un mod care produce prea mult zgomot, fiind aici vizată și utilizarea sistemului audio al mașinii la un volum ridicat.

De asemenea, dacă zgomotul excesiv al vehiculului echivalează cu conducerea fără „considerație rezonabilă față de ceilalți”, contrar prevederilor [secțiunii a 3-a din Legea traficului rutier din 1988](#), și provoacă sau poate provoca teamă/ neliniște/ spaimă, stres sau deranj, șoferului i se poate confisca vehiculul de către poliție, în conformitate cu prevederile [secțiunii 59 din Legea privind reforma poliției din 2002](#).

Nu există reguli sau interdicții specifice privind utilizarea datelor provenite de la camerele de măsurare a zgomotului în cadrul procedurilor penale. Prin urmare, aceste date pot fi utilizate ca probe în cazurile relevante, dar sunt supuse regulilor generale privind admisibilitatea probelor în cadrul procedurilor penale.

Laboratorul guvernamental pentru știință și tehnologie în domeniul apărării (DSTL) și organisme de poliție au emis orientări privind captarea, recuperarea și prelucrarea imaginilor digitale și a înregistrărilor audio asociate, care vizează îmbunătățirea integrității înregistrărilor și maximizarea posibilității ca acestea să fie admisibile ca probe în instanță. Pentru informații suplimentare se poate consulta următorul [link](#).

În calitate de ministru al Transporturilor, Simon Lightwood a declarat, în octombrie 2025, că testele efectuate pe șosele cu ajutorul tehnologiei camerelor de supraveghere a zgomotului au demonstrat că această tehnologie poate fi utilizată pentru aplicarea legii, dar numai împreună cu verificarea umană a probelor înregistrate [...] ceea ce este susceptibil să scadă eficiența costurilor utilizării acestei tehnologii în multe circumstanțe.

Orice prelucrare a datelor cu caracter personal trebuie să respecte [Regulamentul general privind protecția datelor din Regatul Unit \(UK GDPR\)](#) și [Legea privind protecția datelor din 2018](#). În conformitate cu UK GDPR și Legea privind protecția datelor, datele cu caracter personal pot fi prelucrate/ partajate numai dacă există un [temei legal](#) pentru aceasta.

Datele cu caracter personal trebuie [prelucrate în conformitate cu un set de șapte principii](#). Persoanele fizice au, de asemenea, o [serie de drepturi în temeiul UK GDPR](#).

Mențiune: prezentul material documentar a fost realizat pe baza răspunsurilor formulate de parlamentele naționale la solicitarea **ECPRD No. 6185 Legislation on noise-measuring cameras**, adresată de către **Parlamentul (RIKSDAG) Suediei** (octombrie-noiembrie 2025).