

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1.

Titlul proiectului de act normativ

Lege privind unele măsuri de eficientizare a monitorizării traficului rutier

Secțiunea 2.

Motivul emiterii actului normativ

2.1 Sursa proiectului de act normativ	Planul Național de Redresare și Reziliență, în cadrul Componentei 4 – Transport Sustenabil - Jalonul nr. 66 cu titlul marginal <i>„Intrarea în vigoare a legislației privind siguranța rutieră – legislație privind monitorizarea, asigurarea respectării sancțiunilor aplicabile pentru încălcarea normelor de siguranță rutieră”</i> (T4 2022), respectiv Jalonul nr. 67 cu titlu <i>„Echipamente instalate și funcționale pentru a îmbunătăți respectarea limitelor de viteză și a normelor de siguranță rutieră”</i>. Direcția de acțiune trasată la pct. 5.1. din cuprinsul Strategiei Naționale privind Siguranța Rutieră, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 682/2022. Obiectivul specific nr.7 din cuprinsul Strategiei Naționale privind sistemele de transport inteligente pentru perioada 2022 – 2030 aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 1086/2022.
2.2 Descrierea situației actuale	În cadrul programului de construcții de noi autostrăzi/ drumuri expres și de reabilitare a celor existente, Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere implementează Sistemele de Transport Inteligente (STI), ca opțiune majoră de creștere a eficienței, fluenței, siguranței și limitării impactului asupra mediului privind procesul de transport rutier. Structural, infrastructura de transport (inclusiv cea rutieră) are două componente majore: a) Infrastructura „fizică”; b) Infrastructura „digitală”; Infrastructura digitală rutieră, cunoscută sub denumirea internațională de „Sisteme de Transport Inteligente” devine în contextul „Digitalizării Transporturilor” și reducerii poluării, unul din pilonii dezvoltării durabile a transporturilor. Sistemele de transport inteligente sunt aplicații ale electronicii, comunicațiilor și tehnologiei informațiilor care asigură atât monitorizarea și managementul rețelei rutiere cât și informarea participanților la trafic. STI contribuie la armonizarea, la nivelul Uniunii Europene, a serviciilor de informare a participanților la trafic și a managementului rețelei rutiere, și asigură furnizarea unor servicii ca cele de mai jos: a) Servicii de informare privind evenimentele în timp real și avertizări; b) Servicii de informare privind condițiile de trafic; c) Servicii de informare privind limitele de viteză; d) Servicii de informare asupra timpului de călătorie;

- e) Servicii de control al respectării legislației privind viteza;
- f) Servicii de avertizare asupra evenimentelor rutiere;
- g) Servicii pentru managementul strategic al traficului pe coridoare;
- h) Servicii de management al incidentelor rutiere;
- i) Servicii privind reglementările transporturilor speciale și de mărfuri periculoase;
- j) Servicii de informare și management a parcărilor pentru vehicule de transport marfă;
- k) Servicii de monitorizare și control a greutatea și gabaritului vehiculelor;
- l) Servicii de monitorizare, siguranță și securizare a infrastructurii.

Toate aceste servicii au toate funcțiile de bază pentru dezvoltări/ integrări ulterioare.

În acest sens, pe rețeaua de autostrăzi din România în cadrul sistemelor de transport inteligent se implementează infrastructura „digitală”, care asigură furnizarea serviciilor de mai sus și care cuprinde subsistemele:

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

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

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

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

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

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

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

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

La nivelul Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere - C.N.A.I.R. S.A, cu sprijinul Băncii Europene de Investiții (BEI), a fost elaborată o cartografiere a zonelor de risc situate pe rețeaua națională de transport rutier, însoțită de intervenții specifice. Rezumatul și principalele intervenții ce vizează siguranța rutieră sunt incluse într-un capitol distinct al Planului Investițional pentru Dezvoltarea Infrastructurii de Transport pe

perioada 2020-2030, în vederea adoptării măsurilor necesare pentru eliminarea riscurilor identificate.

În acest context, pentru creșterea gradului de siguranță rutieră, Guvernul României și-a asumat în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență, la Componenta C4. - Transport sustenabil, prin jalonul nr. 66 cu titlul marginal *Intrarea în vigoare a legislației privind siguranța rutieră – legislație privind monitorizarea, asigurarea respectării sancțiunilor aplicabile pentru încălcarea normelor de siguranță rutieră*, adoptarea unor modificări legislative pentru monitorizarea încălcărilor legislației rutiere prin mijloace automate (camere video, senzori).¹

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

De asemenea, potrivit direcției de acțiune trasate în cuprinsul pct. 5.2. – Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță din strategie, direcție ce reunește două mari priorități – factorul uman și sistemele automate, sistemele tehnice automate pentru detecția, procesarea și sancționarea abaterilor presupun existența unui cadru legal în strânsă legătură cu trei principii de bază, respectiv: alocarea finanțării pentru funcționarea sistemului, crearea unor standarde de date și stabilirea unui nivel de acceptanță pentru furnizorii datelor de detecție.

Sistemele automate de management al traficului îndeplinesc mai multe funcții, printre care și: monitorizarea video a traficului cu scopul de a permite intervențiile rapide ale echipajelor de urgență, analiza calitativă și cantitativă a traficului rutier, recunoașterea automată a plăcuțelor de înmatriculare, etc.

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

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

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

¹ potrivit Componentei C4. – Transport sustenabil, Reforma R1. Transport sustenabil, decarbonizare și siguranță rutieră, R1.3. - Siguranță rutieră, din cuprinsul Pilonului I – Planul Național de Redresare și Reziliență

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Instituția acționează în cadrul politicii de securitate rutieră în calitate de prestator de servicii al statului ori al colectivităților locale, pentru delictele rutiere. În al doilea rând, agenția acționează pentru procesarea redevențelor de staționare, pe baza reglementărilor legale privind colectivitățile locale, în calitate de prestator de servicii comunale. În al treilea rând, agenția acționează

pentru constatarea și a altor delikte în afară de cele rutiere, care pot face obiectul unei amenzi forfetare, în calitate de prestator de servicii al statului, al colectivităților teritoriale ori al oricărui organism public sau privat însărcinat cu efectuarea unui serviciu public.

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

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

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

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

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

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

În *Regatul Țărilor de Jos* este implementat sistemul de monitorizare video a traficului, sistem video deținut de Ministerul Public pentru sancționarea încălcării regulilor privind viteza de deplasare și respectarea culorii roșii a semaforului. Sistemul de monitorizare este instalat la nivel național și monitorizează traficul rutier pe căile principale de comunicații. Prin principalele căi de comunicații se înțeleg și arterele importante din marile localități/orașe/municipii. Sistemul este administrat de Unitatea Centrală de Procesare a Ministerului Public (CVOM) din Utrecht. Încălcările înregistrate sunt imediat transmise pentru procesare Agenției Centrale de Colectare a Datelor (ACCD). Procesarea datelor și colectarea acestora se realizează de Agenția Centrală de Colectare a Datelor din Leeuwarden. Sancțiunile sunt emise automat de ACCD către persoana pe numele căreia este înregistrat numărul de înmatriculare și sunt transmise prin sistemul poștal național. Persoana sancționată poate accesa informațiile privind încălcarea regulilor și fotografia prin intermediul unui portal comunicat prin sancțiune.

Sunt stabilite sancțiuni numai pentru proprietarii vehiculelor, fiind conturată angajarea răspunderii obiective. Sancționarea altui conducător auto se face doar dacă proprietarul vehiculului indică o altă persoană ca răspunzătoare de încălcarea prevederii/prevederilor respective.

Utilizarea acestor sisteme de monitorizare în alte scopuri poate fi efectuată dacă legislația și regulamentele în vigoare prevăd acest lucru.

În *Bulgaria*, dispozitivele și sistemele tehnice automatizate (ATSS) utilizate de autorități sunt dispozitive destinate controlului respectării regimurilor de viteză pe rețeaua rutieră.

Funcționarea lor nu necesită asistență directă de către un operator. Intervenția operatorului este necesară pentru poziționarea și reglarea inițială a ATSS. Toate celelalte procese, de la măsurarea vitezei până la pregătirea materialului foto sau video corespunzător, sunt efectuate de către dispozitive fără implicarea vreunui angajat.

În prezent, activitățile de control al traficului se desfășoară cu 173 ATSS-uri:

- 148 sisteme mobile TFR1-M;
- 15 sisteme de viteză SITRAFFIC LYNX staționare – ERS 400;
- 8 sisteme staționare MULTA RADAR SD580;
- 1 sistem SENSYS SSS Droplet RS240 pentru remedierea automată a încălcărilor de viteză;
- 1 sistem de control al vitezei medii „3M speed system”.

Mijloace tehnice mobile automatizate de control al vitezei sunt dispozitive poziționate cel mai des în mașinile de patrulare a poliției.

Sistemele mobile pentru controlul video al respectării regulilor de circulație tip TFR1-M este destinat pentru:

- Înregistrarea automată a încălcărilor de viteză admise cu parametri prestabiliți de restricție, acumulare și arhivare pentru utilizarea ulterioară a informațiilor însoțitoare de la măsurare;
- Măsurarea dintr-o mașină de patrulare în mișcare sau staționară, determinarea locației (coordonatele geografice), viteza mașinii de patrulare și determinarea vitezei vehiculului detectat;
- Analiza (verificarea) la fața locului a tuturor încălcărilor înregistrate cu parametrii lor: data, ora, locația, viteza măsurată, limita introdusă, încălcările de viteză, direcția de mișcare a mașinii, viteza mașinii de patrulare, modul de funcționare a radarului și numărul video;
- *Supraveghere video în timp real a obiectelor aflate în mișcare sau staționare, ori care trec prin zonele de supraveghere;*
- *Înregistrarea încălcărilor comise pentru trecerea nepermisă la semnalul roșu, depășiri incorecte, acumularea și arhivarea pentru utilizarea ulterioară a informațiilor însoțitoare din supraveghere;*

Mijloace tehnice staționare automatizate de control al vitezei:

Dispozitivele și sistemele tehnice automatizate (ATSS) staționare sunt cele care sunt montate fix și efectuează control într-un punct sau secțiune precisă, definită, a benzii de circulație.

Sunt folosite pentru supravegherea video a traficului rutier pentru a crește siguranța rutieră și pentru a dovedi viteza de deplasare conform legislației privind circulația rutieră.

Pentru identificarea autovehiculului la intrarea și ieșirea din distanța de bază se folosește numărul de înmatriculare al acestuia.

Din punct de vedere tehnic, acest lucru se realizează prin recunoașterea automată a plăcuței de înmatriculare dintr-o fotografie făcută cu o cameră.

În Republica Bulgaria, *pe lângă controlul vitezei, sistemul este folosit și pentru controlul asigurării obligatorii „Răspundere civilă” a șoferilor (dacă autovehiculul deține asigurare valabilă).*

În timp real, *datele sunt extrase din bazele de date ale Fondului de Garantare, pentru mașinile care nu au asigurare obligatorie de răspundere civilă a șoferilor.*

Când un astfel de vehicul, care nu deține asigurare valabilă, trece în zona controlată, sistemul redă o înregistrare. Această înregistrare este reintrodusă în server, de unde este transferată în timp real pentru procesare de către personal.

Începând cu anul 2019, a fost înființat „Centrul unic pentru procesarea încălcărilor la regimul rutier” aflat în subordinea Direcției Poliției Rutiere – Direcția Generală a Poliției Naționale.

Centrul stochează date privind traficul rutier înregistrate prin intermediul mijloacelor și sistemelor tehnice automatizate ale Ministerului Afacerilor Interne și din surse externe. Datele conțin o fotografie și metadate provenite de la mijloace tehnice, și fotografiile transmise *prin intermediul unui suport electronic prin rețeaua de transmitere a datelor a Ministerului Afacerilor Interne, precum și date primite automat pentru evenimentele filmate prin*

canale de comunicare securizate. Pentru a fi aplicate sancțiuni conform legislației rutiere, datele introduse trebuie să conțină o fotografie sau un videoclip din care să se stabilească numărul de înmatriculare, data și ora capturii, ID-ul camerei care a efectuat captarea, direcția de mers, coordonatele GPS, datele limită de viteză, viteza setată și supraviteza după deducerea toleranței.

În fapt, proprietarul este răspunzător de încălcările înregistrate de dispozitivele și sistemele tehnice automatizate, însă *amenda electronică* se comunică persoanei cu scrisoare recomandată, cu confirmare de primire sau prin funcționarii de control desemnați de ministrul afacerilor interne. În termen de 14 zile de la primire, proprietarul plătește amenda sau oferă structurii teritoriale competente a Ministerului Afacerilor Interne, în scris, o declarație cu date despre persoana care a săvârșit abaterea. Ulterior, amenda electronică se transmite către contravenient, iar amenda electronică eliberată inițial este anulată.

În cazul unei încălcări constatate și înregistrate cu un mijloc sau sistem tehnic automatizat pentru care nu este prevăzută sancțiunea constând în suspendarea dreptului de a conduce un autovehicul sau aplicarea de puncte amendă, contravenientului i se aplică o amendă, în format electronic, în cuantumul stabilit pentru încălcarea săvârșită.

Documentul administrativ de sancționare a persoanei responsabile de săvârșirea unei încălcări la regimul circulației se poate comunica după cum urmează:

- cu scrisoare recomandată, cu confirmare de primire, prin servicii poștale;
- în cazul verificărilor organelor de control prin intermediul tabletelor existente la nivelul patrulelor, prin intermediul unei baze de date special destinate, se pot verifica sancțiunile contravenționale aplicate anterior persoanei controlate, precum și dacă au fost aduse la cunoștință sau înmânate amenzile;
- dacă șoferul contravenient se deplasează la ghișeu destinat plății amenzilor;
- prin intermediul platformei de identificare a amenzilor pusă la dispoziție printr-un portal al Ministerului Afacerilor Interne, unde se pot face interogări pentru cetățeni bulgari sau persoane înregistrate cu permis de ședere cărora li s-a atribuit un număr personal de înregistrare, având și opțiunea în limba engleză. Interogarea se face pe baza introducerii seriei/numărului permisului de conducere sau a seriei/nr. amenzii aplicare, având obligația completării, în funcție de opțiune, a codului numerului personal (pentru cetățeni bulgari) sau a numărului personal de înregistrare (pentru cetățeni străini înregistrați în Bulgaria).

Echipamentele de monitorizare care aparțin Ministerului Afacerilor Interne sunt administrate de *Centrul unic pentru procesarea încălcărilor la regimul rutier* aflat în subordinea Direcției Poliției Rutiere – Direcția Generală Poliția Națională. *Celelalte sisteme de monitorizare, care nu aparțin Direcției Poliției Rutiere, sunt administrate, în funcție de deținător, primării ori Agenția de*

Infrastructură Rutieră din cadrul Ministerului Dezvoltării Regionale și Lucrărilor Publice.

Procesarea datelor înregistrate, cu privire la încălcările identificate în traficul rutier se efectuează în cadrul *Centrului unic pentru procesarea încălcărilor la regimul rutier*.

La nivelul acestui *Centru* pot fi extrase orice date relevante privind circulația rutieră.

Nu în ultimul rând, la nivelul Ministerului Afacerilor Interne este creat un *Fond pentru Siguranța Traficului Rutier*, constituit dintr-un procent semnificativ din amenzi aplicate și plătite, precum și 5% din Fondul de Garantare a Asiguratorilor.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nerespectarea semnificației culorii roșii a semaforului, încălcarea interdicției sau restricției de a conduce un vehicul pe o bandă a sensului de deplasare, neoprirea la trecerea la nivel cu calea ferată când barierele sau semibarierele sunt coborâte ori în curs de coborâre sau când semnalele cu lumini roșii și/sau sonore sunt în funcțiune, încălcarea interdicției de a adopta un comportament agresiv în conducerea vehiculelor pe drumurile publice pot genera accidente de circulație.

Mai mult, gravitatea consecințelor accidentelor de circulație este determinată în mod proporțional de viteza de circulație a unui autovehicul. Foarte mulți conducători de autovehicule nu realizează amploarea gravității consecințelor la care se expun în cazul unui impact la viteză ridicată, acestea amplificându-se în mod proporțional cu viteza. O viteză chiar și cu câțiva km/h mai puțini poate face diferența dintre evitarea sau nu a unui accident ori dintre viață și moarte.

Din experiența altor țări, a rezultat că cea mai mare reducere a traumelor a fost în zonele cu viteze reduse. Au fost, de asemenea, reduceri și în privința traumelor pietonilor și a gravității vătămărilor grave – două elemente sensibile la schimbările vitezelor de circulație. Acest aspect sugerează că cel mai important factor la reducerea traumelor a fost creșterea respectării limitelor de viteză.

Statistică înregistrată în primele 8 luni ale anului 2022², în ceea ce privește sancțiunile aplicate la regimul circulației pe drumurile publice, relevă următoarele cifre:

- a) Comportament agresiv: 2092 sancțiuni;
- b) Circulația nejustificată pe banda de urgență: 233 sancțiuni;
- c) Nerespectarea regulilor privind circulația pe benzi: 4874 sancțiuni;
- d) Încălcarea regimului legal de viteză: 426425 sancțiuni;
- e) Nerespectarea semnificației culorii roșii a semaforului: 11480 sancțiuni;
- f) Neoprirea la trecerea la nivel cu calea ferată: 3831 sancțiuni;
- g) Nepăstrearea distanței: 8136 sancțiuni;
- h) Înmatriculare suspendată: 15901 sancțiuni.

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

	Cu toate acestea, implementarea unui sistem de semnalare automată eficient presupune îndeplinirea unor condiții prealabile, respectiv existența unor sisteme administrative adecvate într-o serie de domenii critice înainte ca demersul să fie operaționalizat³: a) <i>Tehnologie sigură a camerelor de supraveghere, inclusiv echipamente exacte de măsurare a vitezei, claritatea imaginii captate și programe de întreținere eficiente;</i> b) <i>Un sistem poștal (și de adrese) eficient - fără costuri excesive;</i> c) <i>Capturi de date regulate și exacte;</i> d) <i>Un sistem administrativ de procesare eficient, inclusiv de emitere a notificărilor de contravenție și urmărirea procedurilor pentru colectarea amenzilor neplătite de către vinovați;</i> e) <i>Un sistem de prevenire a vandalizării echipamentelor.</i> Dispozițiile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002, cu modificările și completările ulterioare, în prezent, se completează cu dispozițiile generale de drept comun în materie contravențională prevăzute în cuprinsul Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, cu modificările și completările ulterioare, însă, cadrul normativ actual nu poate constitui un real instrument de luptă împotriva fenomenului contravențional în lipsa unui sistem eficient de supraveghere și control al respectării acestuia, precum și în lipsa unei proceduri de comunicare facile a procesului-verbal de constatare a contravențiilor. Așadar, este nevoie de îndeplinirea unor condiții prealabile, așa cum acestea au fost prezentate mai sus, pentru a se asigura eficiența unui astfel de sistem, <i>aspecte care se doresc a fi reglementate prin prezentul demers legislativ.</i> Un astfel de sistem poate conduce către o creștere a capacității de supraveghere și control a traficului rutier, având în vedere că, pe lângă celelalte avantaje, permite extragerea automată a datelor.
2.3. Schimbări preconizate	Prin prezentul demers legislativ se propune: <i>I. instituirea Sistemului integrat de monitorizare a traficului rutier pe drumurile publice din România, denumit e-SIGUR, sistem de interes national, complementar sistemelor inteligente de transport.</i> Acest sistem va crea semnalări privind posibila încălcare a normelor de circulație pe drumurile publice sau posibila prezență în trafic a unor vehicule supuse confiscării, căutate potrivit legii, sau care pot fi utilizate ca probă într-o procedură judiciară: Aceste semnalări vizează: a) <i>limita maximă admisă de viteză pentru categoria de vehicul pe un anumit sector de drum;</i> b) <i>interdicția sau restricția de a conduce un vehicul pe o bandă a sensului de deplasare;</i> c) <i>semnificația culorii roșii a semaforului;</i> d) <i>interdicția de a conduce pe drumurile publice un vehicul a cărui înmatriculare este suspendată;</i>

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

e) trecerea la nivel cu calea ferată;

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

g) controlul achitării tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale.

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

Datele cu caracter personal care vor fi procesate cu ajutorul sistemului sunt cele necesare îndeplinirii procedurii de identificare a conducătorului de vehicul și, după caz, întocmirii proceselor verbale de constatare și sancționare a contravențiilor.

Decizia privind aplicarea unei sancțiuni contravenționale *nu se va lua automat* de către e-SIGUR, ci va fi rezultatul unei procesări manuale făcute în mod conștient de către un polițist specializat (polițist rutier), pe baza prevederilor legale incidente. Astfel, atât constatarea săvârșirii contravenției, cât și întocmirea procesului-verbal sunt activități deliberate ale agentului constatat, pentru fiecare caz în parte. Polițiștii rutieri din cadrul dispeceratelor de monitorizare vor avea competență teritorială generală de constatare a contravențiilor și de aplicare a sancțiunilor contravenționale.

Totodată, interconectarea cu alte sisteme de monitorizare și control se va face numai în condiții stabilite prin lege, asigurându-se astfel condițiile necesare respectării exigențelor de protecție a datelor cu caracter personal.

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

Prin implementarea sistemului se va asigura și aplicarea de către autoritățile române competente a prevederilor Legii nr.5/2014 privind unele măsuri pentru facilitarea schimbului transfrontalier de informații referitoare la încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și pentru facilitarea executării sancțiunilor aplicate acestor încălcări, republicată.

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

Modalitatea de cooperare, măsurile necesare pentru asigurarea securității prelucrărilor, măsurile necesare a fi instituite pentru asigurarea confidențialității prelucrărilor, măsurile instituite pentru asigurarea exercitării drepturilor de către persoanele vizate și modalitatea de acces la evidența prelucrărilor

realizate cu ajutorul sistemului se vor stabili, potrivit legii, prin proceduri comune ale CNAIR și Inspectoratul General al Poliției Române, care se publică pe pagina de internet a acestor instituții. Astfel, se va asigura publicitatea procedurilor administrative.

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

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

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

În acest sens, se va asigura o comunicare mai facilă a actului de constatare prin consacrarea unei modalități flexibile de realizare a operațiunii respective, respectiv prin platforme informatice destinate furnizării de servicii electronice, dacă persoana a optat pentru o astfel de modalitate de comunicare.

Efectele pozitive așteptate prin utilizarea sistemelor de transport inteligente în cadrul sistemului e-SIGUR sunt:

- a) îmbunătățirea/creșterea siguranței rutiere prin prevenirea accidentelor rutiere (managementul traficului, sisteme on-board etc.);
- b) scurtarea timpului de intervenție pentru servicii de urgență (gestionarea vitezei, controlul traficului, detectarea incidentelor, sisteme anti-coliziune etc.);
- c) reducerea congestiei (management al traficului, informații de călătorie, managementul transportului public, managementul incidentelor și al situațiilor de urgență etc.);
- d) reducerea timpului de călătorie, precum și organizarea din timp a acesteia;
- e) monitorizarea și protecția mediului (monitorizarea poluării/reducerea emisiilor de dioxid de carbon, managementul traficului);
- f) creșterea eficienței operaționale și a productivității (localizare automată a vehiculelor, managementul flotei, sisteme de plată automate etc.);
- g) creșterea confortului călătorilor (informații despre trafic în timp real, ghidare dinamică, localizare automată a vehiculelor etc.);
- h) reducerea distrugerii părții carosabile;
- i) reducerea costurilor de administrare a rețelei;
- j) reducerea costului obținerii datelor statistice de trafic;
- k) creșterea mobilității populației.

2.4. Alte informații	Prin instituirea sistemului e-SIGUR, se întărește colaborarea între instituțiile responsabile cu managementul traficului, în vederea creșterii nivelului de siguranță rutiere. Totodată, prin intermediul e-SIGUR, bazele de date ale mai multor instituții devin interoperabile, ceea ce contribuie la procesul de digitalizare a României. Mai mult de atât, instituirea sistemului e-SIGUR, optimizează costurile investițiilor ce urmează a fi efectuate de instituțiile implicate în managementul traficului referitoare la implementarea sistemelor de monitorizare ale traficului prin facilitarea interoperabilității și schimburilor de date și informații între instituții.
----------------------	--

Secțiunea 3.

Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

3.1. Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ	Proiectul de act normativ are ca beneficiu asigurarea desfășurării fluente și în siguranță a circulației pe drumurile publice, precum și ocrotirea vieții, integrității corporale și a sănătății persoanelor participante la trafic sau aflate în zona drumului public, protecția drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor respective, a proprietății publice și private, cât și a mediului.
3.2. Impactul social	Îmbunătățirea siguranței rutiere reprezintă un obiectiv central al politicii Uniunii Europene în domeniul transporturilor. U.E. urmărește o politică de îmbunătățire a siguranței rutiere, având ca obiectiv reducerea deceselor, a vătămărilor corporale și a daunelor materiale.
3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului	Proiectul de act normativ de nu se referă la acest subiect
3.4. Impactul macroeconomic 3.4.1 Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici 3.4.2. Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
3.5. Impactul asupra mediului de afaceri	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
3.6. Impactul asupra mediului înconjurător	Acest proiect de act normativ nu are impact în acest domeniu.

3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării	Proiectul de act normativ asigură o interoperabilitate cu alte sisteme și este în acord cu strategiile de dezvoltare digitală a României.
3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
3.9. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea 4.

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

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

4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente: a) fișa financiară prevăzută la art. 15 din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, însoțită de ipotezele și metodologia de calcul utilizată; b) declarație conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele și prioritățile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală și cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.					
4.8. Alte informații	Cheltuielile pentru dezvoltarea, după caz instalarea, administrarea și operarea e-SIGUR se suportă din sumele care se asigură cu această destinație, de la bugetul de stat, prin legile bugetare anuale, din fonduri externe și alte surse de finanțare constituite potrivit legii.					

Secțiunea 5.

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

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

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

Secțiunea 6.

Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Proiectul de act normativ a fost afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii
6.3. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.

6.4. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
6.5. Informații privind avizarea de către a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul de act a fost avizat de Consiliul Legislativ prin avizul nr. 1248/2022 și de Consiliul Economic și Social prin avizul nr. 7149/2022.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea 7.

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

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

Secțiunea 8.

Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ

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

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege privind unele măsuri de eficientizare a monitorizării traficului rutier, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare, cu procedura de urgență prevăzută de art. 76 alin. (3) din Constituția României, republicată.


PRIM-MINISTRU

NICOLAE IONEL CIUCĂ

