

Conferință de presă: Siguranța rutieră, prioritate a MAI

4.3.2026 - | Ministerul Afacerilor Interne

Bogdan Despescu, secretar de stat MAI: Bună ziua! Vă mulțumesc pentru prezență și pentru interesul acordat unui subiect esențial -siguranța rutieră.

Suntem în clădirea de la Poliția Popești Leordeni și v-am invitat în acest imobil, în această clădire, pentru că aici funcționează Centrul de monitorizare automată a traficului rutier. O structură nou constituită în cadrul unui proiect pe care l-am anunțat și astăzi îl vedem funcțional și operațional.

Din punctul nostru de vedere este un pas concret în modernizarea modului în care gestionăm siguranța pe drumurile publice. În acest centru analizăm abaterile surprinse de sistemele automate în cadrul proiectului E-Sigur, iar activitatea centrului contribuie direct la creșterea disciplinei în trafic și mai ales la salvarea de vieți.

Pentru început vă propun să privim lucrurile în ansamblu, sens în care vom prezenta situația din punctul de vedere al riscului rutier și al activităților pe care noi le-am derulat în perioada 2023-2025 și, aici, am să îl rog pe domnul inspector general, domnul Mirițescu de la Poliția Română, să facă o prezentare scurtă din punctul de vedere al acestui mod de analiză, bineînțeles al problemelor pe care le-am identificat din această perspectivă. Vă rog, domnule inspector general!

Eduard Mirițescu, inspector general adjunct al Poliției Române:

Bună ziua! O să încep prezentarea prin a preciza faptul că siguranța rutieră ne privește pe toți. Fiecare călătorie ar trebui să fie cât mai sigură și acest fapt reprezintă o provocare majoră pentru Poliția Română.

În condițiile unui trafic tot mai intens și unui număr crescut de participanți, ne dorim ca prevenția și reducerea consecințelor să fie pe măsura așteptărilor dumneavoastră.

În acest context, România și-a propus și și-a asumat obiective clare *prin Strategia Națională pentru siguranța rutieră 2022-2030*, respectiv reducerea cu 50%, până în anul 2030, a numărului de persoane decedate și a răniților grav în accidente rutiere, comparativ cu anul 2019, aliniindu-se în acest sens viziunii Uniunii Europene, care combină măsuri concrete, respectiv investiții într-o infrastructură sigură, educație rutieră, controale mai eficiente, precum și modernizarea parcului auto pentru a proteja viețile celor care se află în trafic.

Și o să încep cu a vă prezenta situația posesorilor de permise de conducere în România, care la finele anului 2025 era un număr de peste 8.700.000, la nivel național.

Din prezentarea grafică rezultă și se evidențiază că peste 95% dintre acești posesori îi reprezintă cei cu categoria B, respectiv autoturismele. Totodată, 4,5 milioane dintre posesorii de permise sunt cei care asigură transport de mărfuri, respectiv cei cu categoria C.

Se observă o creștere și în ceea ce privește categoriile pentru motociclete, respectiv 1,4 milioane, respectiv un interes crescut pentru un astfel de vehicul, concluzia fiind cea care ne arată că există o prezență consistentă a categoriilor profesionale, respectiv cele care vizează transportul de marfă și transportul de persoane.

Pe categorii de vârstă, putem concluziona că grupele de vârstă sunt majoritare în ceea ce privește cele situate în intervale de 31-50 de ani și 21-30 de ani, ceea ce reflectă și structura populației active și gradul ridicat de mobilitate al acesteia.

În ceea ce privește parcul auto, aș vrea să fac câteva precizări. La finele anului 2025 erau în evidență 11 milioane, peste 11.200.000 de vehicule în România. Totodată, aș vrea să punctez în acest sens că, în ultimii 2 ani, a crescut cu peste 25% numărul vehiculelor mai vechi de 20 de ani, ceea ce reprezintă undeva la 40% ca pondere din numărul total al vehiculelor înregistrate în România și acest fapt indică un risc sporit în ceea ce privește siguranța rutieră, întrucât aceste autovehicule sunt în general lipsite de sistemele moderne de protecție și asistență.

Totodată, este de relevat și faptul că peste 74% din parcul de autovehicule din România au o vechime înregistrată de peste 12 ani și acest fapt confirmă predominanța acelor vehicule cu un standard inferior de siguranță și asistență pentru pasageri.

În ceea ce privește infrastructura rutieră, aș vrea să fac câteva mențiuni, se remarcă, în ultimii 3 ani de zile, o creștere constantă a infrastructurii rutiere și avem pe slide prezentate situația privind drumurile naționale, drumurile expres și autostrăzi și vreau să punctez aici faptul că extinderea lungimii drumurilor naționale expres și autostrăzi în România a contribuit și contribuie și va contribui la siguranța rutieră, prin prisma faptului că modul de construire permite separarea fluxurilor de trafic, reducerea numărului de puncte negre, precum și scurtarea timpilor de deplasare, diminuând astfel riscul de accidente pe drumurile aglomerate, precum și pe acele drumuri înguste.

Totodată, prin acest sistem modern de infrastructură, se pot implementa acele măsuri de siguranță rutieră care să contribuie la atingerea obiectivului de reducere cu 50% a morților și răniților grav în accidente rutiere, respectiv benzi de urgență, separare a sensurilor, precum și semnalizare luminoasă de acest tip de drum.

În plus, aș vrea să trec la prezentarea riscului rutier pe ultimii 3 ani de zile și, după cum se relevă și în acest slide, există o tendință vizibil descrescătoare în ceea ce privește accidentele grave, persoanele decedate, precum și vătămările grave.

Pot să vă spun că, la acest moment, România îndeplinește deja acea țintă asumată de reducere cu 50% până în anul 2030 în ceea ce privește numărul de accidente grave. La acest moment înregistrăm deja o scădere, față de anul 2019, cu 60% a numărului de accidente grave.

În schimb, la morți în accidente grave înregistrăm, comparativ cu anul 2019, un procent de 30% ca și scădere, mai avem până în anul 2030 să atingem acel obiectiv de reducere cu 50%.

Deși accidentele cu pagube materiale au crescut ușor, totuși numărul de decese în accidente grave a scăzut cu 12,5%, față de 2024 și cu 16%, față de anul 2023.

Totodată, aș vrea să menționez că, pe parcursul celor 3 ani, au rămas constante aceleași cinci cauze principale de producere a accidentelor rutiere grave, respectiv indisciplina pietonilor, viteza, indisciplina bicicliștilor, neacordarea priorității vehiculelor, precum și neacordarea priorității pietonilor, ceea ce ne indică și zonele cheie unde trebuie să acționăm prin acțiuni preventive și de combatere, astfel încât să atingem obiectivul asumat.

În slide-ul următor am făcut o prezentare în ceea ce privește locul pe care ne situăm la acest moment și, aici, aveți reprezentarea la nivel european pentru anul 2024 în ceea ce privește mortalitatea la 1.000.000 de locuitori. La nivel european, România se situează între primele locuri, dar vreau să fac următoarea precizare: în anul 2019, în România erau 96 de persoane decedate la

1.000.000 de locuitori, iar în anul 2024 a scăzut la 78 de persoane la 1.000.000 de locuitori. Media europeană n-a scăzut în același procent. A scăzut de la 51 de persoane la 1.000.000 de locuitori, la 44.

În anul 2025, deja avem înregistrate 68 de decese la 1.000.000 de locuitori. Nu avem încă situația statistică la nivel european, dar putem să facem această precizare că suntem sub și încercăm să scădem cât se poate de mult și să ne atingem ținta stabilită prin obiectivul din strategia națională.

În slide-ul următor aș vrea să fac referire la o situație particulară în ceea ce privește faptul că, în ultimii 3 ani de zile, au fost anulate peste 50.000 de permise de conducere, respectiv conducătorilor auto, din diferite motive – comiterea de infracțiuni, li s-a anulat dreptul de a conduce aceste autovehicule.

Tot în această perioadă au fost redobândite aceste drepturi de către persoanele cărora li s-a anulat dreptul, iar din cele 20.000 de persoane, în 825 de cazuri acestea au recidivat, adică au săvârșit infracțiuni la regimul rutier sau contravenții în ceea ce privește consumul de alcool.

Deja gândim instrumente și mecanisme care să conducă la diminuarea acestor situații și de a nu mai întâlni astfel de cazuri care să genereze impact, consecințe și emoție publică.

În următorul slide aș vrea să fac precizări în ceea ce privește dotarea Poliției Române, dotare pe care o folosim în combaterea cauzelor generatoare de accidente. Și aici am făcut doar o prezentare în ceea ce privește nivelul de dotare la momentul actual al Poliției Rutiere și vreau să fac precizarea, așa cum bine știți și cum și dumneavoastră ați semnalat în nenumărate rânduri de-a lungul anilor, Poliția Română a suferit pe alocuri, câteodată, de o anumită dotare specifică în combaterea cauzelor generatoare de accidente.

La acest moment, putem să vă spunem că în concordanță cu tehnologia mobilă și conectivitatea de care ne dorim să avem parte, avem dotare cu 4.000 de tablete la nivelul tuturor polițiștilor rutieri din România, astfel încât se pot face verificări rapide în toate bazele de date, se pot aplica sancțiuni contravenționale pe loc, pe tabletă, se pot emite mult mai repede aceste documente, astfel încât toată această dotare tehnologică să faciliteze o intervenție mai rapidă și o coordonare mai bună.

Totodată, în ceea ce privește și, aici, fac corelarea cu situațiile în care conducători auto au fost depistați sub influența alcoolului sau a substanțelor psiho-active, avem în dotare, la acest moment, peste 3.200 de etilometre și etiloteste și totodată, peste 1.000 de drug-teste. În același timp, peste 1.000 de cinemometre de diferite tipuri, pentru a măsura viteza și a putea sancționa aceste abateri.

În plus, aș vrea să fac referire la resursa umană pe care o gestionăm și cu care acționăm pentru prevenirea și combaterea principalelor cauze generatoare de accidente și putem spune că, în acest domeniu al Poliției Rutiere, dispunem de peste 22.000 de polițiști care au calitatea de polițist rutier, dar cu precizarea că peste 73% dintre ei sunt din domeniul ordinii publice, nu cu activități concrete în acest domeniu, dar care pot să desfășoare activități pe linie de poliție rutieră.

În același timp, în ceea ce privește resursa umană, ne confruntăm cu un deficit de personal de peste 20%, ceea ce poate influența calitatea activităților desfășurate în domeniu.

Nu în ultimul rând, aș vrea să fac referire la *Ordonanța de Urgență 97 din 2024*, despre care cu toții cunoașteți, a fost mult discutată la acel moment și aș vrea să fac mențiuni în ceea ce privește activitățile derulate de noi de la momentul 18 iulie 2024 și până la finele anului 2025, astfel că au fost recoltate peste 7.800 de probe biologice pentru depistarea substanțelor psihoactive, 7.100 dintre acestea fiind cu constatări pozitive pe aparatele drug-test.

Totodată, au existat și situații de refuz în ceea ce privește testarea, respectiv 300 pentru substanțe psihoactive, dar și peste 400 pentru consum de alcool.

În plus, aș remarca și faptul că, la momentul 18 iulie 2024, în România, existau operaționale opt Servicii de Medicină Legală care puteau face aceste analize în ceea ce privește consumul de substanțe psihoactive, iar la finele anului 2025 numărul acestora a crescut la 15, un număr insuficient având în vedere faptul că polițiștii rutieri sunt folosiți în afara dispozitivului și în afara activităților curente desfășurate pentru a transporta probele biologice recoltate la acele centre operaționale din cele 15, ceea ce presupune, pe de o parte, consumuri de resursă materială prin uzura autovehiculelor, consumurile de combustibil, dar și, cel mai important, scoaterea din dispozitiv a unor polițiști rutieri.

Asta a fost prezentarea pe scurt, a activităților Poliției Române în domeniul Poliției Rutiere.

Vă mulțumesc!

Bogdan Despescu, secretar de stat MAI:

Mulțumesc, domnule inspector general adjunct!

Dincolo de cifre, dincolo de statistici, trebuie să spunem un lucru foarte simplu și, în același timp, profund: în spatele fiecărui număr există o viață, există o familie, există un destin.

Vreau să vă informez că, pentru fiecare accident cu o consecință gravă, sunt colegi care analizează în particular condițiile, împrejurările, trecutul conducătorului auto și, de la caz la caz, identificăm probleme, care probleme pentru noi înseamnă nevoia de soluții și de aceea, în această prezentare am venit în fața dumneavoastră cu anumite situații cu care ne confruntăm. Bineînțeles, pentru aceste probleme avem și soluții, avem identificate măsuri.

Aș vrea să vă spun că din punctul nostru de vedere, chiar dacă țintele pe care ni le-am asumat raportat la anul 2019, nu înseamnă că dacă atingem ținta și, cu siguranță, din statistică se vede că suntem pe un drum bun, suntem pe un drum bun, dar nu înseamnă că numărul de accidente este un număr care să fie, să spun, pentru noi, într-un trend, care să ne lase așa, pe o situație, de la o zi la alta, să curgă lucrurile fără intervenție, dimpotrivă, ne obligă la mai mult, ne obligă la identificarea de noi instrumente, pentru că 1,293 de persoane decedate anul trecut, pentru noi, reprezintă foarte mult. Chiar dacă scăderea este cu 185, comparativ cu 2024, sunt 1.293 de persoane care au decedat. Și, știți foarte bine, că au fost accidente cu un număr mare de persoane decedate. Sunt accidente, așa cum v-am informat, analizate de noi.

Și am să vă exemplific un caz recent, un caz înregistrat în 23 februarie 2026, în județul Brăila, un conducător auto care în 2024 a avut permisul anulat pentru săvârșirea unei infracțiuni în anul 2022 – conducere sub influența alcoolului, și-a redobândit permisul de conducere în toamna anului trecut și, în data de 23 februarie, în accidentul pe care l-a provocat, și-au pierdut viața două persoane, două persoane nevinovate, în contextul situației pe care am prezentat-o.

Așadar, în fiecare accident analizăm împrejurările, condițiile pentru a veni cu noi soluții din punct de vedere preventiv.

Un al doilea subiect pe care vreau să-l transmitem prin intermediul dumneavoastră, al cetățenilor, este referitor la *Ordonanța nr. 7 din 2026*, este ordonanța cunoscută în spațiul public ca ordonanța administrației, pachetul pe administrație.

Au existat foarte multe dezbateri privind suspendarea permisului de conducere în situația neplății

amenziilor din punctul de vedere al constatărilor pe zona de rutieră. Și, aici, aș vrea să vă precizez responsabilitățile Ministerului Afacerilor Interne după intrarea în vigoare a acestei ordonanțe de urgență.

În primul rând, trebuie să adaptăm sistemele informatice, împreună cu Ministerul Finanțelor Publice, și, aici, vom veni în termen de 60 de zile cu norme metodologice printr-o Hotărâre de Guvern, iar în al doilea rând, vom veni cu o altă hotărâre pentru modificarea Regulamentului de aplicare a *Ordonanței de Urgență 195 din 2002*, în termen de trei luni.

Am pregătit și o schemă, cred că nu aceasta, următorul slide, pe înțelesul tuturor participanților la trafic, pe înțelesul posesorilor de permis de conducere, pentru a clarifica orice situație care poate să genereze discuții cu privire la termene.

Vorbim de un termen de 90 de zile, repet 90 de zile, în care contravenientul, posesor de permis de conducere, are obligația să achite amenda. În cadrul acestui termen există un termen de 15 zile inițial, de contestare sau posibilitatea de plată jumătate din minimul amenzii.

Este o nouă modificare adusă din punctul de vedere al regimului de constatare și sancționare, după care intră în procedură autoritatea polițienească, împreună cu administrația publică locală și până la 90 de zile dacă se constată că nu a fost achitată amenda, autoritatea locală implementează în platforma pe care o vom operaționaliza măsura de suspendare a dreptului de conducere.

Repet, nu va exista o ridicare a permisului de conducere, există o măsură de suspendare în ceea ce înseamnă drept de conducere, iar, în bazele de date ale Poliției, persoana care nu își plătește amenda va figura cu dreptul suspendat, implementat de autoritatea publică locală, unde este evidențiat procesul verbal care a ajuns după ce și-a urmat cursul procedural.

Termenul maxim de implementare în bază este de 2 zile după cele 90 de zile și, din acel moment, dacă este depistată de către polițiști, persoana este în situația comiterii unei fapte penale și este o procedură de dosar penal, urmărire penală și așa mai departe.

Fac precizarea că oricând persoana respectivă poate achita amenda, odată cu plata amenzii și comunicarea către autoritatea publică locală de la momentul respectiv. Autoritatea publică locală are obligația ca, în 2 zile, să implementeze în platformă ridicarea măsurii de suspendare, intrarea în vigoare fiind cu ora 00:00, după cele 2 zile de la achitarea amenzii.

În plus, vreau să vă reiterez faptul că numărul de zile pentru care se dispune această suspendare este în funcție de cuantumul sancțiunii. O zi de suspendare pentru 50 de lei, stabilită această sumă în cuantumul amenzii. Vă reamintesc că 1 punct amendă este 202 lei, în România, la acest moment.

Al treilea subiect pe care vreau să-l abordăm împreună cu dvs. se referă la servicii digitale pentru cetățeni. După cum bine știți, încă din toamna anului trecut am venit în fața dvs. cu prezentarea proiectului "Siguranță în trafic", obiectivul pe care ni l-am asumat fiind unul clar, mai multă prevenție, mai multă corectitudine, servicii mai accesibile pentru cetățeni. Astăzi vă putem prezenta stadiul unde am ajuns cu acest proiect de digitalizare la nivelul MAI, sens în care am să-l rog pe colegul meu, Răzvan Jiga, directorul Direcției Generale de Comunicații și Tehnologia Informației din MAI, să vă prezinte aceste date, și, totodată, să dezvoltăm dacă aveți nelămuriri.

Răzvan Jiga, director DGCTI:

Vă mulțumesc foarte mult! Am preferat să deschidem prezentarea cu o schemă, care explică, sperăm noi, destul de bine ceea ce ne propunem să facem prin intermediul hub-ului de servicii al MAI - portalul de servicii cu care suntem convinși că ați interacționat cel puțin o parte dintre dvs.

Discutăm despre un portal care are peste 1.100.000 de utilizatori, peste 46.000.000 accesări. În perioada curentă dezvoltăm noi servicii, inclusiv pe domeniul siguranței rutiere.

Bineînțeles că toate informațiile prezentate anterior, referitoare la numărul binecunoscut de camere mobile, pe care Poliția Rutieră le folosește, generează și un volum de informații destul de ridicat. Volum de informații pe care, dacă ne uităm un pic în schemă, îl vedem ca și flux de la nivel din stânga sus, acel pistol cu care ne-am obișnuit, care generează informații transmise în hub-ul de servicii al MAI. Hub-ul care este implementat și care conduce către necesitatea validării de către un agent constator, un polițist de la Rutieră, iar toate acele informații sunt transmise către posesorul autoturismului pentru a se face verificarea conducătorului auto de la momentul constatării contravenției.

Există două mecanisme prin care putem asigura aceste mijloace de comunicare. Preferabil este a se utiliza comunicarea prin hub-ul de servicii al MAI. Comunicare electronică pentru cei care au deja un cont în hub. Repet, peste 1.100.000 de cetățeni au deja conturi. Componenta de comunicare va fi disponibilă chiar începând de această săptămână, începând cu data de 6 martie, prin intermediul unei scrisori care este comunicată în hub, în format electronic. Pentru cei care au cont trebuie să existe și va exista și opțiunea confirmării posibilității comunicării prin hub. Practic, numai cei care doresc să comunice prin intermediul hub-ului vor primi aceste notificări.

Cei care, fie nu au cont, fie nu doresc să primească aceste comunicări prin intermediul hub-ului, le vor primi prin intermediul Poștei Române, prin intermediul acelei comunicări care este și în acest moment disponibil, respectiv o scrisoare, un format letric. Răspunsul pe care trebuie să-l transmită cetățenii, în funcție de tipul de comunicare ales este fie prin hub, și noi recomandăm pentru că este un mecanism electronic automat, fie bineînțeles, prin prin poștă.

Ce aduce în plus această nouă funcționalitate de comunicare? Ne aduce în plus zona de integrare automată, interoperabilitate cu Direcția de Generală de Evidență a Persoanelor, cu Direcția Generală de Permise și Înmatriculări Auto. Toate aceste entități sunt integrate în hub-ul de servicii al MAI și ne permit, nouă, furnizarea de date *real-time* către toți cetățenii. Practic, înlocuim sau încercăm să înlocuim progresiv mecanismele de comunicare clasice, cele care, din nefericire, atât pentru noi, cât și pentru cetățeni, conduc fie la întârzieri, fie la probleme legate de punerea în aplicare a acelor constatări.

Acest acord despre care noi vorbim este unul necesar și bineînțeles că este voluntar, la latitudinea cetățeanului. Ce vom face începând cu 6 martie? Pe lângă aceste mecanisme de notificare, aducem un plus, o îmbunătățire a istoricului sancțiunilor rutiere, un nou serviciu, respectiv partea de puncte de penalizare. Ele vor fi disponibile începând cu 6 martie în hub-ul de servicii al MAI pentru cei care sunt înrolați și, bineînțeles, inclusiv statusul permisului de conducere. Este o îmbunătățire majoră, solicitată inclusiv de către cetățeni. Am constatat-o în urma evaluării lor de feedback, pe care cetățenii ni l-au adresat, respectiv că își doresc să știe în orice moment care este statusul permisului, care este numărul de puncte de penalizare.

Ce trebuie făcut pentru ca noi să ajungem totuși să beneficiem, ca cetățeni, de aceste beneficii? Avem nevoie, bineînțeles, în calitate de posesor de permis, să solicităm obținerea istoricului de sancțiuni rutiere. Acest lucru este posibil doar pentru cei care au cont în hub-ul de servicii al MAI. Până în acest moment avem peste 200.000 de certificate, le spunem noi cazier rutier, deja emise. Ele sunt semnate cu certificat electronic calificat. Sunt valabile aceste documente oriunde pe teritoriul național, dar și în afara țării. Practic, avem o acoperire europeană prin punerea în aplicare a regulamentelor pe zona de semnătură electronică.

Avem servicii deja disponibile pe zona de comportament agresiv în trafic. e-SAR este un serviciu pe

care l-am lansat acum un an și care este disponibil tot în hub. Peste 9.000 de sesizări până în acest moment.

Despre fluxul pe care l-am implementat deja și care permite creșterea siguranței rutiere prin mecanismul prin platforma e-SIGUR, avem acea componentă despre care am discutat deja, de colectare a datelor prin intermediul camerelor mobile pe care colegii de la Poliția Rutieră le au deja disponibile, setate pe mod automat și care detectează depășirile vitezei. Procesarea acelor informații la finalul misiunii de către polițist presupune exportul acelor detecții în data center-ul hub MAI. Acest lucru se poate face într-un termen determinat și, bineînțeles, avem o componentă obligatorie de validare a acelor informații de către lucrătorii din cadrul CMATR.

Ulterior, important, avem procedura de comunicare, scrisoare către proprietar, exact cum am precizat anterior, preferabil prin hub-ul de serviciu al MAI, pentru cei care au cont și optează pentru această formulă de comunicare. Pentru toți ceilalți se face în format letric, prin Poșta Română, la sediul persoanei fizice sau la sediul social al persoanei juridice.

Componenta de corespondență pe care am implementat-o la nivelul hub-ului de servicii al MAI permite vizualizarea tuturor acestor date în portal. Credem că ajută atât pe zona de corespondență, cât și pentru un istoric personal al persoanei respective.

Un alt serviciu care este disponibil tot pe domeniul siguranței rutiere, scrisoarea de informare ROCB, este deja disponibil în hub-ul de servicii al MAI. Și aici serviciul permite comunicarea datelor conducătorului auto într-un mod simplificat, direct în hub. În funcție de opțiune, scrisoarea este transmisă electronic în contul din hub sau letric, la adresa de domiciliu sau sediu social.

Un alt serviciu care a fost extrem de recent implementat în hub-ul de servicii este permisul internațional, un document oficial eliberat și care completează de fapt permisul național și care facilitează recunoașterea dreptului de conducere în statele din afara Uniunii Europene. Există și o convenție în acest sens. Bineînțeles că am digitalizat și acest tip de document pentru cei care sunt înrolați în hub-ul de servicii al MAI. Free of charge, fără niciun cost se poate obține acest permis internațional. El însă trebuie să însoțească, bineînțeles și permisul de conducere pe care îl cunoaștem și îl avem toți cei care suntem conducători auto. Cum se obține? Procedura este foarte simplă. Bineînțeles prin înrolare în hub, depunerea cererii în format electronic. Totul rulează în format electronic. Se monitorizează în timp real statusul solicitării. Există opțiuni de primire fie prin poștă, fie prin ridicare personală de la sediu. Oricine deține un permis valabil românesc poate să beneficieze de un astfel de serviciu.

Atât am avut de prezentat. Vă recomandăm să vă înrolați în hub-ul de servicii al MAI. Recomandăm pentru cei care doresc să se înroleze, să opteze pentru opțiunea de utilizare a cărții electronice de identitate, pentru că portalul de servicii al MAI este primul portal care permite autentificarea cu cartea electronică de identitate și bineînțeles, vă încurajăm să utilizați serviciile electronice de acolo. Sunt 18 acum și se măresc progresiv.

Vă mulțumesc mult!

Bogdan Despesu, secretar de stat MAI:

Mulțumesc, domnule director general. Așadar, avem mai multe servicii digitale prin hub-ul Ministerului Afacerilor Interne, hub funcțional și în care avem incluse, repet cifra pe care a transmis-o și domnul director general, peste 1.100.000 de persoane. Ne dorim un număr mult mai mare, pentru că vrem să interacționăm rapid cu toți cetățenii României. Vă reamintesc și eu faptul că sunt servicii foarte rapide. Am primit foarte multe aprecieri, cel puțin din punctul de vedere al

programării online pentru diferite servicii care sunt realizate de către Ministerul Afacerilor Interne. Vom continua dezvoltarea acestui hub. Este un proiect ambițios pentru echipa de la MAI și aș face un raport vizavi de posesorii de permis de conducere.

De exemplu, dacă avem peste 8,7 milioane, ne dorim măcar jumătate dintre aceștia să-i avem înrolați în acest hub, tocmai pentru a veni în sprijinul dumnealor, să-și verifice, așa cum a precizat și domnul director general, începând cu 6 martie, statusul permisului de conducere. Să vadă care este cazierul rutier și în același timp, dacă cumva a intervenit o situație, o modificare din punctul de vedere al dreptului. Este o chestiune simplă din punctul de vedere al accesării acestui hub. Important este să fie înrolat.

Vă mai completez această precizare cu faptul că, CEI – cartea electronică de identitate este instrumentul cel mai facil de a avea o identitate digitală și o posibilitate de comunicare cu instituțiile publice de la distanță, fără alte drumuri, fără pierdere de timp. O modalitate simplă de interacțiune prin sistemele pe care le punem la dispoziție.

O altă temă pe care vreau să o aduc în discuție este referitoare la un proiect pe care l-am implementat din toamna anului trecut, respectiv fluidizarea în municipiul București. Vă reamintesc că avem un dispozitiv care funcționează pe două intervale orare, dimineața și după orele 16:00, cu 98 de intersecții pe care le abordăm. Bineînțeles, prezența noastră în aceste intersecții ține și de condițiile de vreme, ceea ce înseamnă factorul vreme, factorul meteo și cu siguranță, odată cu venirea primăverii, vom fi mai mult prezenți în în aceste intersecții.

Vreau să vă informez că pe lângă acești colegi, pe care îi vedeți în fiecare zi în intersecții, sunt și dispozitive mobile. Sunt echipe mobile care vin în sprijinul colegilor din intersecții. Și am cerut o analiză din punctul de vedere al activităților pe care le-au derulat aceste echipe mobile. De exemplu, o statistică ne arată că în ultimele luni ale anului trecut, colegii care au acționat în echipe mobile au aplicat aproape 3.000 de sancțiuni participanților la trafic care au circulat pe banda destinată transportul de persoane. Numai ieri, în interval de o oră, o echipă mobilă a acționat într-un singur loc, undeva în zona de nord a Bucureștiului, și, într-o oră, a depistat 39 de conducători auto care foloseau banda destinată transportului de persoane. Deci, pe lângă eforturile pe care le facem pentru a asigura o fluidizare, cu siguranță, colegii vor interveni și din această perspectivă pentru a-i sancționa pe cei care nu respectă aceste reguli, pentru că-i afectează pe ceilalți și cred că nimeni nu este foarte bucuros când vede în trafic pe cineva care nu respectă, până la urma urmei, pe ceilalți cetățeni.

Un alt subiect pe care vreau să-l aduc în discuție astăzi, în conferința de presă, este proiectul ordonanței de urgență pe siguranță în trafic, cea care a fost prezentată, cea care a fost adusă în discuția opiniei publice tot în toamna anului trecut. Am spus atunci că face parte dintr-un proiect, "Siguranță în trafic" și am procedat la dezbateri. Fac mențiunea că au fost foarte multe observații și propuneri pe care le-am valorificat, sens în care avem o formă finală. Formă finală care în zilele următoare va pleca pe circuitul de avizare, astfel încât în perioada următoare ea să fie adoptată de Guvernul României.

Acest proiect de ordonanță va include măsuri concrete și aplicabile, mare parte dintre ele anunțate anul trecut, cum ar fi introducerea conceptului de viteză medie, posibilitatea transmiterii online a cererilor privind permisul de conducere, acces online la fotografiile aferente contravențiilor, predarea virtuală a permisului de conducere în cazul suspendării, declararea online a accidentelor fără victime, eliberarea electronică a autorizației de reparații.

Nu toate propunerile noastre au rămas în forma prezentată anterior, pentru că au fost, repet, dezbateri și propuneri, observații din partea foarte multor instituții, dar și din partea cetățenilor. Și

vă mai informez că prin acest proiect vom introduce mecanismul de finanțare a educației rutiere, ca parte a siguranței rutiere.

Astfel, o treime din amenzile plătite voluntar va fi direcționată către Ministerul Educației pentru tot ce înseamnă campanii pe care tot noi, cetățenii, tot noi, comunitatea românească, am cerut aceste campanii. O altă treime va fi alocată administratorului de drum, dacă sistemul este administrat de către Ministerul Transporturilor, de CNAIR, către dumnealor se va îndrepta această parte. Dacă este sistemul al autorității locale, către autoritatea locală respectivă și o treime către Ministerul Afacerilor Interne, ca parte care gestionează tot ce înseamnă mecanisme în sistemul e-sigur.

Vreau să subliniez că nu există o taxă nouă pentru nimeni, este o modalitate de folosire a sumelor din plata voluntară pentru amenzile aplicate la regimul circulației rutiere.

Totodată, astăzi pot să vă informez că pe lângă aceste, să spun aspecte care au fost prezentate, mai venim cu câteva măsuri suplimentare și vreau să aduc în discuție extinderea mecanismului, e-SIGUR, astfel încât vom include abaterile sesizate cu ajutorul imaginilor surprinse de camerele instalate pe autovehiculele de transport persoane, strict în legătură cu faptele ce privesc circulația pe benzile respective, de aceea v-am adus în discuție mai înainte problema din București. Prin această ordonanță de urgență vom putea pe proiectul e-SAR să completăm și alte modalități de detecție prin sisteme, respectiv aceste sisteme de pe mijloacele de transport persoane.

Un alt aspect pe care îl completăm în proiectul de ordonanță se referă la posibilitatea achitării pe loc, direct la polițist, prin dispozitive electronice care sunt puse la dispoziția polițiștilor. Deci, repet, nu există o încasare pe loc de cash, există dispozitive electronice care vor funcționa în conexiune cu Ministerul Finanțelor și la fața locului, printr-o scanare la nivelul dispozitivului care este în dotarea polițistului. Se poate încheia raportul juridic care a fost generat de încălcarea unei norme rutiere și din acel moment nu mai este nevoie pentru nimeni să se deplaseze în altă parte sau să facă o plată ulterioară. Se încheie raportul juridic la fața locului, cu plata automată, digital, prin sistem și nu altfel. Există acest model aplicat în Bulgaria și în alte țări. Am menționat Bulgaria, pentru că foarte mulți cetățeni în România care s-au deplasat în interes turistic în Bulgaria "au luat la cunoștință", de acest sistem, cu ocazia încălcării unor norme rutiere în Bulgaria.

Și totodată, completăm mecanismul în cazul șoferilor străini care încalcă legea în România. Vorbim de cei nerezidenți în România, unde vom implementa măsuri care să determine plata voluntară a amenzilor la fața locului sau prin sisteme automate. Tot pe un model, și am să exemplific modelul din Bulgaria și modelul din Ungaria, pentru că și aici sunt foarte mulți cetățeni care au intrat în contact cu astfel de sisteme. Deci nu-i ceva nou pentru foarte mulți posesori de permis de conducere care s-au deplasat în cele două țări. Așadar, în zilele următoare vom transmite proiectul spre avizare și cu siguranță, în perioada următoare vom avea o ordonanță de urgență adoptată. Bine, dacă mai sunt chestiuni de clarificat, de completat din punct de vedere juridic, colegii de la tehnic vor face acest lucru.

Vreau să transmit un mesaj clar cu ocazia activității noastre de astăzi, respectiv faptul că nu urmărim creșterea numărului de sancțiuni, urmărim scăderea numărului de victime în urma accidentelor de circulație. Această problemă, din punctul nostru de vedere, este una foarte importantă prin prisma tragediilor, prin prisma consecințelor. Cred că cu toții avem situații, cazuri în familii sau în rândul prietenilor noștri, despre care am luat la cunoștință că au fost implicați, sau au fost implicate în aceste situații tragice, fie că vorbim de răniți grav, fie că vorbim de persoane decedate.

Bogdan Despescu, secretar de stat MAI:

Ne dorim drumuri mai sigure, ne dorim reguli clare și, bineînțeles respectate, pentru că degeaba stabilim reguli dacă nu vor fi respectate și, așa cum am și prezentat, servicii moderne, rapide, o relație de interconectare, de o relație de schimb de date și servicii între cetățean și stat prin aceste sisteme pe care le-am prezentat astăzi.

Obiectivele rămân aceleași, nu sunt obiective care să fie schimbate pe lângă ceea ce înseamnă țintele pe care ni le-am asumat prin strategia de siguranță rutieră, prin ceea ce înseamnă planurile și tot ce am organizat la nivelul Ministerului Afacerilor Interne, cu un prim moment de analiză în 2030, jumătate din persoanele decedate să le scădem ca și număr față de 2019 și, bineînțeles, 50% din răniții grav, unde ați văzut și dumneavoastră, am ajuns la 60% dar dorința este de a scădea și în această zonă.

Vă stăm la dispoziție cu aspecte de lămurit!

<https://www.mai.gov.ro/conferinta-de-presa-siguranța-rutiera-prioritate-a-mai>