



Parlamentul României
Senat

INTREBARE

Adresată: Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
În atenția domnului ministru Ciprian-Constantin Șerban
De către domnul senator: Răzvan-Paul Anghel
Circumscripția electorală: nr. 02 Arad
Grupul parlamentar: USR
Ședința Senatului din data de 22.04.2026

OBIECTUL INTREBĂRII: Compatibilitatea semnalizării rutiere din România cu sistemele avansate de asistență a conducătorului auto (ADAS) și cu cerințele Regulamentului (UE) 2019/2144 privind asistența inteligentă de viteză (ISA)

Stimate Domnule Ministru,

Regulamentul (UE) 2019/2144 privind siguranța generală a vehiculelor a introdus obligația echipării tuturor vehiculelor noi comercializate în Uniunea Europeană cu sisteme ISA, începând cu 7 iulie 2024 pentru toate vehiculele noi. Aceste sisteme se bazează pe camere video care citesc indicatoarele rutiere și corelează informațiile obținute cu datele cartografice digitale pentru a avertiza sau limita viteza vehiculului.

În practică, un număr semnificativ de indicatoare rutiere din România sunt citite eronat de către aceste sisteme. Problema este deosebit de acută în cazul:

- a) Indicatoarelor de limitare de viteză la 5 km/h amplasate la intrările în benzinării, parcaje sau proprietăți private, care sunt interpretate de sistemele TSR/ISA ca limitări aplicabile pe drumul public adiacent, în lipsa unor panouri adiționale clare (de exemplu, săgeți direcționale care să indice că restricția se aplică exclusiv la intrarea în incintă);
- b) Indicatoarelor de limitare de viteză destinate tramvaielor (de exemplu, 5 km/h la schimbătoare de linii sau în curături), care nu au un format distinctiv față de indicatoarele destinate traficului rutier general și sunt astfel recunoscute eronat de camerele vehiculelor;
- c) Indicatoarelor deteriorate, decolorate, neconforme dimensional sau pozițional cu standardele în vigoare (SR 1848), care generează erori de citire sistematică pentru camerele vehiculelor.

Aceste erori de interpretare au consecințe directe asupra siguranței rutiere: vehiculele moderne frânează sau semnalează vizual și acustic avertizări false, ceea ce poate surprinde și dezorienta atât conducătorul auto, cât și participanții la trafic din spatele acestuia, crescând riscul de tamponări sau manevre bruste. Paradoxal, un sistem conceput să sporească siguranța poate deveni un factor de risc din cauza semnalizării neadaptate.

La nivel european, Comisia Europeană și grupurile de lucru UNECE (WP.1 – Convenții rutiere și WP.29 – Reglementarea vehiculelor) au în discuție standardizarea semnalizării rutiere pentru lizibilitate digitală („machine-readable road signs”), inclusiv recomandări privind contrastul, dimensiunile minime, tipografia și utilizarea panourilor adiționale.

În lumina celor prezentate, vă rog să răspundeți la următoarele întrebări:

1. Există în prezent un proces de actualizare a standardului SR 1848 (Indicatoare rutiere) în vederea asigurării compatibilității semnalizării cu sistemele ISA/TSR impuse de Regulamentul (UE) 2019/2144? Dacă nu, intenționează Ministerul să inițieze un astfel de demers împreună cu ASRO și cu Registrul Auto Român?
2. Ce măsuri sunt prevăzute pentru a diferenția clar indicatoarele destinate exclusiv transportului în comun pe șine (tramvai) de indicatoarele aplicabile traficului rutier general, astfel încât sistemele ADAS să nu le interpreteze eronat?
3. Ce norme sau ghiduri există în prezent privind obligativitatea utilizării panourilor adiționale (săgeți direcționale, panouri de preindicare) sub indicatoarele de limitare de viteză amplasate la intrări în incinte private (benzinării, parcaje, spații comerciale), pentru a limita ambiguitatea în interpretarea lor de către sistemele automate ale vehiculelor?
4. Participă România activ la grupurile de lucru UNECE WP.1 și WP.29 pe tema standardizării semnalizării rutiere pentru lizibilitate digitală? Care este poziția României în aceste negocieri?
5. Există un plan național de audit sau inventariere a stării semnalizării rutiere, în special pe drumurile naționale și europene, din perspectiva conformității cu cerințele de lizibilitate impuse de noile tehnologii auto? Ce calendar și resurse sunt alocate unui astfel de demers?
6. Cum colaborează Ministerul Transporturilor cu administrațiile locale și cu Poliția Rutieră pentru a asigura că indicatoarele amplasate pe sau în proximitatea drumurilor publice – inclusiv cele de la intrările în incinte private – sunt conforme cu standardele în vigoare și nu creează riscuri pentru sistemele de siguranță ale vehiculelor moderne?

Consider că această temă este urgentă, întrucât numărul vehiculelor echipate cu sisteme ISA/TSR crește rapid pe drumurile din România, iar decalajul dintre infrastructura de semnalizare și capacitățile tehnologice ale vehiculelor moderne devine un factor de risc tot mai semnificativ.

Cu deosebit respect,

Senator,

Răzvan-Paul Anghel

Razvan-Paul
Anghel