

**TABELUL de concordanță al Directivei 2008/96/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței Infrastructurii rutiere**

Directiva 2008/96/CE		Ordonanță a Guvernului privind gestionarea siguranței circulației pe Infrastructura rutieră		Diferențe	Observații
art./ par.	Prevederi	art./ alin./ lit.	Prevederi		
1	Obiectul și domeniul de aplicare	1/1	Art. 1. - Prezenta lege stabilește cadrul instituțional și modul de gestionare a siguranței circulației pe infrastructura rutieră.		
1/1	(1) Prezenta directivă prevede stabilirea și punerea în aplicare a procedurilor referitoare la evaluările de impact și la operațiunile de audit în domeniul siguranței rutiere, la gestionarea siguranței rețelei rutiere, precum și la inspecțiile în materie de siguranță efectuate de către statele membre.				
1/2	Prezenta directivă se aplică căilor rutiere care fac parte din Rețeaua rutieră transeuropeană, fie că acestea se află în faza de proiectare, de construcție sau de exploatare.	1/2	Prezenta lege se aplică: a) proiectelor noi de infrastructură rutieră și drumurilor aparținând rețelei rutiere transeuropene, astfel cum este definită la punctul 2 din anexa I la Decizia nr. 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, începând din 19 decembrie 2010, b) drumurilor de interes național, începând cu data de 1 ianuarie 2013, c) drumurilor județene, drumurilor comunale amenajate și străzilor urbane amenajate începând cu data de 1 ianuarie 2015.		
1/3	Statele membre pot aplica prevederile prezentei directive, ca un set de bune practici, și infrastructurii naționale de transport rutier, neinclusă în Rețeaua rutieră transeuropeană, care a fost realizată prin utilizarea totală sau parțială a fondurilor comunitare.	1/2	Prezenta lege se aplică: a) proiectelor noi de infrastructură rutieră și drumurilor aparținând rețelei rutiere transeuropene, astfel cum este definită la punctul 2 din anexa I la Decizia nr. 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport,		

			Începând din 19 decembrie 2010, b) drumurilor de interes național, începând cu data de 1 ianuarie 2013, c) drumurilor județene, drumurilor comunale amenajate și străzilor urbane amenajate începând cu data de 1 ianuarie 2015, Anterior datei de la care sunt obligați conform alin. (2), investitorii și administratorii oricăror drumuri publice pot aplica prevederile prezentei legi.			
1/4	Prezenta directivă nu se aplică tunelurilor rutiere reglementate de Directiva 2004/54/CE.	1/3	1/4	Prezenta lege nu se aplică tunelurilor rutiere reglementate de Directiva 2004/54/CE.		
2	Definiții În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții: 1. „rețea rutieră transeuropeană” înseamnă rețeaua rutieră definită la punctul 2 din anexa I la Decizia nr. 1692/96/CE; 2. „entitatea competentă” înseamnă orice organism public sau privat instituit la nivel național, regional sau local și care participă la punerea în aplicare a prezentei directive, în baza competențelor care îi revin, inclusiv acele organe desemnate ca entități competente, înființate înaintea intrării în vigoare a prezentei directive, în măsura în care acestea îndeplinesc cerințele prezentei directive; 3. „evaluarea de impact asupra siguranței rutiere” înseamnă o analiză comparativă strategică a impactului asupra gradului de siguranță a rețelei rutiere al unei noi căi rutiere sau al unei modificări substanțiale a rețelei existente; 4. „operațiune de audit în domeniul siguranței rutiere” înseamnă o verificare detaliată, tehnică și sistematică, independentă, din punct de vedere al siguranței, a caracteristicilor de proiectare proprii unui plan de infrastructură rutieră în toate	3		În înțelesul prezentei legi, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații: a) audit de siguranță rutieră - verificarea detaliată, tehnică și sistematică, independentă, din punct de vedere al siguranței, a caracteristicilor de proiectare proprii unui proiect de infrastructură rutieră în toate etapele, de la planificare la începutul exploatarei; b) auditor de siguranță rutieră - persoana fizică atestată potrivit prezentei legi să efectueze evaluarea de impact asupra siguranței rutiere, auditul de siguranță rutieră și inspecția de siguranță. c) drum public - drum deschis circulației publice, ale cărui elemente constructive sunt cele definite de Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare. d) clasificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente - metoda de identificare, analizare și clasificare a tronsoanelor infrastructurii rutiere, care au fost în exploatare mai mult de trei ani, pe care s-a înregistrat un număr mare de accidente soldate cu persoane decedate proporțional cu fluxul de trafic;		

	etapele, de la planificare la începutul exploatării; 5. „clasificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente” înseamnă o metodă de identificare, analizare și clasificare a tronsoanelor rețelelor rutiere, care au fost în exploatare mai mult de trei ani, pe care s-a înregistrat un număr mare de accidente soldate cu persoane decedate ca proporție față de fluxul de trafic; 6. „clasificarea siguranței rețelei” înseamnă o metodă pentru identificarea, analizarea și clasificarea secțiunilor rețelei existente în funcție de potențialul de îmbunătățire a siguranței și de reducere a costurilor legate de accidente; 7. „inspecție în materie de siguranță” înseamnă o verificare periodică obișnuită a caracteristicilor și defecțiunilor care necesită lucrări de întreținere din motive de siguranță; 8. „linii directoare” înseamnă măsurile adoptate de statele membre care indică etapele de urmat și elementele de avut în vedere în aplicarea procedurilor de siguranță prevăzute în prezenta directivă; 9. „proiect de infrastructură” înseamnă un proiect destinat construirii de noi infrastructuri rutiere sau modificării semnificative a unor rețele existente, care afectează fluxul de trafic.	e) <i>clasificarea siguranței rețelei</i> - metoda pentru identificarea, analizarea și clasificarea secțiunilor rețelei existente în funcție de potențialul de îmbunătățire a siguranței și de reducere a costurilor legate de accidente; f) <i>evaluarea de impact asupra siguranței rutiere</i> - o analiză comparativă strategică a impactului asupra gradului de siguranță a rețelei rutiere al unei noi căi rutiere sau al unei modificări substanțiale a rețelei existente; g) <i>inspecție de siguranță</i> - verificarea periodică a infrastructurii rutiere din punct de vedere al siguranței circulației, cu identificarea eventualelor disfuncționalități sau deficiențe de proiectare, construcție, operare și/sau întreținere a drumului care pot conduce la producerea de accidente rutiere; h) <i>rețea rutieră transeuropeană</i> - rețeaua rutieră definită la punctul 2 din anexa I la Decizia nr. 1692/96/CE; i) <i>linii directoare</i> - măsurile adoptate de autoritatea publică centrală responsabilă cu gestiunea siguranței rutiere care indică etapele de urmat și elementele de avut în vedere în aplicarea procedurilor de siguranță prevăzute în prezenta lege; j) <i>proiect de infrastructură rutieră</i> - proiect destinat construirii de noi infrastructuri rutiere sau modificării semnificative a unor rețele existente, care afectează fluxul de trafic. k) <i>punct negru</i> - segment de drum public care, pe anumite tronsoane, prezintă o rată mai mare de accidente rutiere decât rata medie a accidentelor înregistrate pe unitatea de distanță a drumului respectiv și pe o perioadă de timp istorică, stabilite prin convenții de către specialiști; l) <i>utilizator vulnerabil</i> - categorie de participanți la traficul rutier, care este expusă riscului de
--	---	---

				accidentare, soldată cu morți și/sau vătămare corporală gravă, într-un grad mai mare decât restul participanților.			
3/1	(1) Statele membre garantează realizarea unei evaluări de impact asupra siguranței rutiere pentru toate proiectele de infrastructură.	9/1		Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere este parte integrantă a studiului de fezabilitate sau, după caz, a studiului de fezabilitate al unui proiect de infrastructură rutieră, se realizează cu privire la prevederile cuprinse în anexa nr. 1 și se concretizează într-un raport.			
3/2	(2) Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere este efectuată în faza de planificare inițială, înaintea aprobării proiectului de infrastructură. În acest sens, statele membre se străduiesc să respecte criteriile indicate în anexa I.	9/1		Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere este parte integrantă a studiului de fezabilitate sau, după caz, a studiului de fezabilitate al unui proiect de infrastructură rutieră, se realizează cu privire la prevederile cuprinse în anexa nr. 1 și se concretizează într-un raport.			
3/3	(3) Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere trebuie să indice considerentele în materie de siguranță rutieră care contribuie la alegerea soluției propuse. În plus, trebuie să furnizeze toate informațiile relevante necesare realizării unei analize costuri-beneficii a diverselor opțiuni evaluate.	9/2		Raportul de evaluare de impact asupra siguranței rutiere trebuie să indice considerentele în materie de siguranță rutieră care contribuie la alegerea soluției propuse și să furnizeze toate informațiile relevante necesare realizării unei analize costuri-beneficii a diverselor opțiuni evaluate.			
4/1	Operațiuni de audit în domeniul siguranței rutiere pentru proiecte de infrastructură (1) Statele membre garantează realizarea unor operațiuni de audit în domeniul siguranței rutiere pentru toate proiectele de infrastructură.	9/3		Auditul de siguranță rutieră este parte integrantă a unui proiect de infrastructură rutieră și se execută obligatoriu pentru fiecare dintre următoarele stadii, cu respectarea prescripțiilor prevăzute în anexa nr. 2: a) proiectul preliminar; b) proiectele detaliate; c) anterior recepționării drumului public; d) imediat după darea în exploatare a drumului public, în trafic.			
4/2	(2) La efectuarea unui audit în domeniul siguranței rutiere, statele membre se străduiesc să respecte criteriile indicate în anexa II.	9/3		Auditul de siguranță rutieră este parte integrantă a unui proiect de infrastructură rutieră și se execută obligatoriu pentru fiecare dintre următoarele stadii, cu respectarea prescripțiilor prevăzute în anexa nr. 2:			

	Statele membre garantează numirea unui auditor responsabil de realizarea unei operațiuni de audit având ca obiect caracteristicile de proiectare ale unui plan de infrastructură. Auditorul este desemnat în conformitate cu dispozițiile articolului 9 alineatul (4) și are competențele și studiile necesare, așa cum se prevede la articolul 9. În cazul în care operațiunile de audit sunt realizate de o echipă, cel puțin unul dintre membrii acesteia trebuie să fie titular al unui certificat de competență, astfel cum se menționează la articolul 9 alineatul (3).		a) proiectul preliminar; b) proiectele detaliate; c) anterior recepționării drumului public; d) imediat după darea în exploatare a drumului public, în trafic. Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere, auditul de siguranță rutieră și inspecția de siguranță de realizare de un auditor de siguranță rutieră sau o echipă de auditori de siguranță rutieră, după caz, în funcție de complexitatea lucrării	Vezi transpunere art. 9/4 din directivă.
4/3	(3) Auditurile în domeniul siguranței rutiere sunt parte integrantă a procesului de concepere a proiectului de infrastructură în stadiul proiectării preliminare, al proiectării detaliate, precum și în cel anterior exploatării și de la începutul acesteia.	9/3	Auditul de siguranță rutieră este parte integrantă a unui proiect de infrastructură rutieră și se execută obligatoriu pentru fiecare dintre următoarele stadii, cu respectarea prescripțiilor prevăzute în anexa nr. 2: a) proiectul preliminar; b) proiectele detaliate; c) anterior recepționării drumului public; d) imediat după darea în exploatare a drumului public, în trafic.	
4/4	4) Statele membre garantează că auditorul prezintă, într-un raport de audit pentru fiecare stadiu al proiectului de infrastructură, aspectele legate de proiectare care prezintă importanță pentru siguranță. În cazul în care, în urma identificării unor elemente nesigure în cursul operațiunii de audit, proiectul nu este corectat înainte de încheierea etapei respective, astfel cum se menționează în anexa II, entitatea competentă prezintă motivele corespunzătoare într-o anexă la raport.	13/2 14/1 14/2	Raportul de audit de siguranță rutieră cuprinde patru capitole, câte unul pentru fiecare stadiu menționat la art. 9 alin (3), fiecare capitol având anexate, după caz, câte un set de recomandări de remediere a eventualelor deficiențe constatate Prevederile privind eliminarea riscurilor conținute în raportul de audit de siguranță rutieră au caracter obligatoriu pentru investitori. Investitorul are obligația de a întreprinde demersurile necesare, în colaborare cu	

			proiectantul și/sau executantul, după caz, pentru a asigura respectarea prevederilor conținute în raportul de audit de siguranță rutieră, înainte de finalizarea stadiului supus auditării.		
		14/3		În termen de 10 zile lucrătoare de la data primirii unui capitol al raportului de audit de siguranță rutieră, investitorul poate contesta motivat, la Comisia de atestare, disciplină și soluționare a contestațiilor, în tot sau în parte, prevederile raportului de audit de siguranță rutieră. Comisia prevăzută la art. 6 soluționează contestațiile în termen de 30 de zile de la depunere și emite în acest sens o decizie. Un exemplar original al deciziei prevăzute la alin. (4) va fi anexat la raportul de audit de siguranță rutieră.	
		14/4			
		14/5			
4/5	(5) Statele membre garantează că raportul menționat la alineatul (4) este urmat de elaborarea unor recomandări pertinente din punctul de vedere al siguranței.	13/2		Raportul de audit de siguranță rutieră cuprinde patru capitole, câte unul pentru fiecare stadiu menționat la art. 9 alin (3), fiecare capitol având anexate, după caz, câte un set de recomandări de remediere a eventualelor deficiențe constatate	
5/1	Clasificarea siguranței și gestionarea rețelelor rutiere în exploatare (1) Statele membre garantează că clasificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente și clasificarea siguranței rețelei se realizează pe baza unei analize, efectuate cel puțin o dată la trei ani, a exploatării rețelei rutiere. Astfel, statele membre se angajează să adere la criteriile indicate în anexa III.	18/1		Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. efectuează clasificarea tronsoanelor de drum cu o concentrație mare de accidente și clasificarea siguranței rețelei pe baza unor analize periodice, efectuate cel puțin o dată la trei ani de exploatare a rețelei rutiere, conform prescripțiilor anexei nr. 3.	
5/2	(2) Statele membre se asigură că tronsoanele rutiere cu prioritate conform rezultatelor clasificării tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente și ale clasificării siguranței rutiere sunt evaluate de echipe de experți prin vizite pe teren, în temeiul elementelor menționate la punctul 3 din anexa III. Cel puțin unul dintre membrii echipei de experți trebuie să îndeplinească cerințele prevăzute la articolul 9 alineatul (4) litera (a).	18/2		Tronsoanele rutiere cu prioritate conform rezultatelor clasificării tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente și ale clasificării siguranței rutiere sunt evaluate de echipe de auditori de siguranță rutieră prin vizite pe teren, prin prisma elementelor menționate la punctul 3 din anexa nr. 3.	Vezi și transpunere a art. 9 par. (4) din Directivă)
5/3	(3) Statele membre se asigură că măsurile	18/3		Măsurile corective se concentrează pe	

	corective se concentrează pe tronsoanele rutiere menționate la alineatul (2). Se va acorda prioritate acelor măsuri prevăzute la punctul 3 litera (e) din anexa III, fiind acordată atenție măsurilor care prezintă cel mai mare raport beneficii-costuri.		tronsoanele rutiere menționate la alin. (2), acordându-se prioritate acelor măsuri prevăzute la pct. 3 lit. e) din anexa nr. 3 care prezintă cel mai favorabil raport beneficii-costuri.		
5/4	(4) Statele membre asigură semnalizarea corespunzătoare în vederea avertizării utilizatorilor căilor rutiere cu privire la segmentele de infrastructură rutieră care se află în reparație și care astfel pot periclita siguranța utilizatorilor căilor rutiere. Aceste semnalizări trebuie să includă și semnale care să fie vizibile atât ziua, cât și noaptea, instalate la o distanță de siguranță, și să fie conforme cu prevederile Convenției de la Viena privind semnalizarea rutieră din 1968.	18/4	Semnalizarea în vederea avertizării utilizatorilor drumurilor cu privire la tronsoanele care se află în reparație și care astfel pot periclita siguranța utilizatorilor căilor rutiere se va face corespunzător, cu elemente de semnalizare conforme cu legislația privind circulația pe drumurile publice, vizibile atât ziua cât și noaptea și care sunt instalate la o distanță de siguranță.		
5/5	(5) Statele membre garantează că utilizatorii căilor rutiere sunt informați, prin intermediul unor mijloace adecvate, de existența unui tronson cu o concentrație mare de accidente. În cazul în care un stat membru decide să recurgă la un sistem de semnalizare, acesta este conform cu dispozițiile Convenției de la Viena privind semnalizarea rutieră din 1968.	18/5	Utilizatorii drumurilor vor fi informați de existența unui tronson cu o concentrație mare de accidente, prin intermediul unor mijloace adecvate și/sau sisteme de semnalizare conforme cu legislația privind circulația pe drumurile publice.		
6/1	Inspecții în materie de siguranță (1) Statele membre garantează realizarea unor inspecții în materie de siguranță a căilor rutiere în exploatare în scopul identificării aspectelor legate de siguranța rutieră și al prevenirii accidentelor.	9/4 9/6	Inspeția de siguranță se realizează obligatoriu pentru fiecare drum public o dată la 2 ani, alternativ în perioadele iarnă și vară, se concretizează într-un raport de inspecție de siguranță și cuprinde verificarea periodică a gradului de deteriorare a elementelor care influențează siguranța rutieră, menținerea caracteristicilor inițiale privind semnalizarea și, după caz, analiza posibilelor efecte ale lucrărilor rutiere asupra siguranței traficului. Începând cu data de 1 ianuarie 2011, în cazul unui accident de circulație soldat cu persoane decedate sau răniți grav, înregistrat pe un drum public, administratorul drumului va solicita imediat, obligatoriu, executarea unei inspecții de siguranță suplimentară care să identifice elementele care au favorizat producerea accidentului respectiv și să facă recomandările		

6/2	(2) Inspecțiile în materie de siguranță cuprind inspecții periodice ale rețelilor rutiere și analize ale posibilelor efecte ale lucrărilor rutiere asupra siguranței traficului.	9/4	necesare. Inspecția de siguranță se realizează obligatoriu pentru fiecare drum public o dată la 2 ani, alternativ în perioadele iarnă și vară, se concretizează într-un raport de inspecție de siguranță și cuprinde verificarea periodică a gradului de deteriorare a elementelor care influențează siguranța rutieră, menținerea caracteristicilor inițiale privind semnalizarea și, după caz, analiza posibilelor efecte ale lucrărilor rutiere asupra siguranței traficului.		
6/3	(3) Statele membre garantează că entitatea competentă efectuează inspecții periodice. Aceste inspecții sunt efectuate suficient de frecvent, astfel încât să se garanteze niveluri de siguranță corespunzătoare pentru infrastructura rutieră respectivă.	9/4	Inspecția de siguranță se realizează obligatoriu pentru fiecare drum public o dată la 2 ani, alternativ în perioadele iarnă și vară, se concretizează într-un raport de inspecție de siguranță și cuprinde verificarea periodică a gradului de deteriorare a elementelor care influențează siguranța rutieră, menținerea caracteristicilor inițiale privind semnalizarea și, după caz, analiza posibilelor efecte ale lucrărilor rutiere asupra siguranței traficului.		
6/4	(4) Fără a aduce atingere liniilor directoare adoptate în temeiul articolului 8, statele membre adoptă o serie de linii directoare cu privire la măsurile temporare de siguranță aplicabile lucrărilor rutiere. Acestea instituie, de asemenea, un program de inspecție adecvat pentru a garanta aplicarea corespunzătoare a liniilor directoare respective.	25/4	Fără a aduce atingere liniilor directoare aprobate în temeiul alin. (1) - (3), Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. adoptă o serie de linii directoare temporare cu privire la măsurile de siguranță care trebuie aplicate lucrărilor de construcție, reparare și întreținere a infrastructurii rutiere și un program de inspecție care are ca scop garantarea aplicării corespunzătoare a liniilor directoare temporare stabilite.		
7/1	Gestionarea datelor (1) Statele membre garantează întocmirea, de către entitatea competentă, a unui raport pentru fiecare accident soldat cu persoane decedate survenit pe una dintre căile rutiere menționate la articolul 1 alineatul (2). Statele membre se străduiesc să includă în raportul respectiv toate elementele enumerate în anexa IV.	26	Raportul pentru fiecare accident rutier soldat cu persoane decedate va cuprinde elementele enumerate în anexa nr 4.		
7/2	(2) Statele membre calculează costul social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate și costul social mediu al unui accident grav, în condițiile în care ambele se produc pe teritoriul lor. Statele membre pot opta pentru o defalcare mai detaliată a costurilor unitare, care	27/1	Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. asigură determinarea costului social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate și costului social mediu al unui accident grav, în condițiile în care ambele se produc în România.		

	trebuie actualizată cel puțin o dată la cinci ani.	27/2	Valorile costului social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate și costului social mediu al unui accident grav vor fi actualizate periodic, din 5 în 5 ani.		
8/1	Adoptarea și comunicarea liniilor directoare (1) Statele membre garantează adoptarea unor linii directoare, în cazul în care acestea nu există deja, până la 19 decembrie 2011, pentru a sprijini entitățile competente în aplicarea prezentei directive.	27/3 25/1 25/2	Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. poate avea în vedere o defalcare mai detaliată a costurilor unitare. Până la data de 19 octombrie 2011 Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. elaborează și înaintează spre aprobare un proiect de ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii privind adoptarea liniilor directoare. Până la data de 19 decembrie 2011, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii adoptă prin ordin al ministrului liniile directoare, urmând ca până la data de 19 martie 2012 să le comunice Comisiei Europene.		
8/2	(2) Statele membre comunică Comisiei aceste linii directoare în termen de trei luni de la adoptarea sau modificarea lor.	25/2	Până la data de 19 decembrie 2011, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii adoptă prin ordin al ministrului liniile directoare, urmând ca până la data de 19 martie 2012 să le comunice Comisiei Europene.		
8/3	(3) Comisia le pune la dispoziție pe o pagină de Internet publică.	25/3	Orice modificare a liniilor directoare se adoptă prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii și se comunică în termene de 90 de zile Comisiei Europene.		nu necesită transpunere
9/1	Numirea și formarea auditorilor (1) Statele membre garantează adoptarea programelor de formare a auditorilor în domeniul siguranței rutiere până la 19 decembrie 2011, în cazul în care acestea nu există deja.	5/2 5/3	Cursurile de formare, instruire sau perfecționare profesională se realizează în colaborare cu instituții de învățământ superior acreditate și/sau cu furnizorii de formare profesională autorizați potrivit legislației privind formarea profesională a adulților, în baza programelor cadru de formare, instruire și perfecționare profesională. Programele cadru de formare, instruire și perfecționare profesională prevăzute la alin. (2) se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, la propunerea Autorității Rutiere Române – A.R.R., până la data de 19 decembrie 2011		

		5/5	Auditorii de siguranță rutieră sunt obligați să participe anual la cursurile de instruire periodică și o dată la 3 ani la cursurile de perfecționare profesională organizate de Autoritatea Rutieră Română – A.R.R.		
9/2	(2) Statele membre garantează că auditorii în domeniul siguranței rutiere care îndeplinesc funcțiile prevăzute în prezenta directivă urmează o formare inițială, la încheierea căreia li se eliberează un certificat de competență, după care participă periodic la cursuri de formare profesională.	5/1 7/2	Formarea, instruirea și perfecționarea profesională a auditorilor de siguranță rutieră se asigură prin organizarea cursurilor de specialitate de către Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. Examinarea și evaluarea candidaților în vederea atestării se efectuează de comisia prevăzută la art. 6 alin. (1).		
9/3	(3) Statele membre garantează că auditorii în domeniul siguranței rutiere sunt titulari ai unui certificat de competență. Certificatele eliberate înaintea intrării în vigoare a prezentei directive trebuie recunoscute.	5/5 24/1 24/2 24/3 7/5	Auditorii de siguranță rutieră sunt obligați să participe anual la cursurile de instruire periodică și o dată la 3 ani la cursurile de perfecționare profesională organizate de Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. Persoanele, altele decât cele prevăzute la art. 7 alin. (5), care până la data intrării în vigoare a prezentei legi au obținut certificate de absolvire a unor cursuri de formare a auditorilor de siguranță rutieră cu o durată de cel puțin 6 luni și care îndeplinesc condițiile prevăzute la art. 4 pot obține atestatul de auditor de siguranță rutieră. Solicitarea împreună cu documentele care atestă îndeplinirea condițiilor prevăzute se depun în scris la secretariatul Comisiei, în termen de 30 de zile de la data intrării în vigoare a ordinului prevăzut la art. 6 alin. (1). Comisia verifică îndeplinirea condițiilor prevăzute și atestă calitatea de auditor de siguranță rutieră în termen de 15 zile lucrătoare de la data înregistrării cererii, dispunând înscrierea în Registrul auditorilor de siguranță rutieră, potrivit prezentei legii. Pentru cetățeanul unui stat membru al Uniunii Europene sau al unui stat aparținând Spațiului Economic European, care a dobândit calitatea de auditor de siguranță rutieră în unul dintre aceste		

				state, Comisia va recunoaște automat documentul emis de autoritatea competentă din statul de origine, în baza căruia cetățeanul exercită legal profesia. Dacă cetățeanul dorește să își desfășoare activitatea de audit de siguranță rutieră în România, se înscrie într-o secțiune specială a Registrului auditorilor de siguranță rutieră prevăzut la alin. (4), cu condiția prezentării documentelor care atestă dobândirea calificării de auditor de siguranță rutieră.		
9/4	(4) Statele membre garantează numirea auditorilor în conformitate cu cerințele următoare: (a) auditorii trebuie să aibă experiență relevantă sau formare în domeniul proiectării rutiere, al ingineriei siguranței rutiere și al analizei accidentelor; 					

	participe, în momentul auditului, la proiectarea sau exploatarea acestuia.	11/2	sau inspecției de siguranță, se încheie un contract între Autoritatea Rutieră Română – A.R.R., pe de o parte, și investitor sau administrator, după caz, pe de altă parte, pe baza unui contract cadru stabilit prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii La desemnarea auditorilor de siguranță rutieră sunt respectate următoarele criterii: a) criteriul zonal geografic, care asigură prioritatea la desemnare auditorilor de siguranță rutieră domiciliati în zona sau cel mai aproape de zona în care se află sectorul de drum public/proiectul auditat; b) criteriul desemnării echitabile a auditorilor de siguranță rutieră, asigurându-se un grad nediscriminatoriu de încărcare a acestora; În cazul în care, într-o procedură de desemnare, nu există auditori de siguranță rutieră disponibili, care să îndeplinească criteriile prevăzute la alin. (2), Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. poate desemna, în mod justificat, auditori de siguranță rutieră cu derogare de la unele dintre aceste criterii.		
		11/3	Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. desemnează auditorii de siguranță rutieră în termen de 5 zile lucrătoare de la data semnării contractului prevăzut la alin. (1) și notifică în acest sens auditorilor de siguranță rutieră desemnați și investitorului sau administratorului, după caz.		
		11/4	Auditorii de siguranță rutieră nu pot refuza desemnarea decât din motive obiective sau în una dintre situațiile prevăzute la alin. (6) și (7).		
		11/5	Auditorul de siguranță rutieră are obligația de a aduce la cunoștință Autorității Rutiere Române – A.R.R. orice împrejurare de natură a aduce atingere principiului independenței auditorului de siguranță rutieră față de investitor, proiectant, executant sau administratorul drumului, după caz, imediat ce a luat cunoștință de aceasta.		
		11/6			

		11/7	Independența auditorului de siguranță rutieră față de investitor, proiectant, executant sau administratorului drumului, după caz, este atinsă în următoarele cazuri: a) auditorul de siguranță rutieră sau o rudă a sa până la gradul al IV-lea are relații contractuale ori este angajat al uneia dintre părți; b) auditorul de siguranță rutieră sau o rudă a sa până la gradul al IV-lea este acționar ori deține părți sociale la una dintre părți; c) auditorul de siguranță rutieră sau o rudă a sa până la gradul al IV-lea este membru în organele de conducere ale uneia dintre părți; d) auditorul de siguranță rutieră este salariat al administratorului drumului sau al unei autorități care are calitatea de investitor, de proiectant și/sau de executant al proiectului; e) sunt îndeplinite alte condiții privind conflictul de interese sau incompatibilitatea.			Nu necesită transpunere Traducere inexactă; în loc de „statele membre” în varianta originală este „Comisia” Nu necesită transpunere
10	Schimbul de cele mai bune practici Pentru a crește siguranța căilor rutiere din Uniunea Europeană care nu fac parte din Rețeaua rutieră transeuropeană, statele membre instituie un sistem coerent pentru schimbul celor mai bune practici, care să acopere, printre altele, proiectele existente în materie de siguranță a infrastructurii rutiere, precum și tehnologiile verificate în materie de siguranță rutieră.	29	În domeniul cooperării internaționale Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. participă la lucrări privind schimbul celor mai bune practici în materie de siguranță rutieră.			
11/1	Îmbunătățirea continuă a practicilor de gestionare a siguranței rutiere (1) Comisia facilitează și organizează schimbul de cunoștințe și bune practici între statele membre, beneficiind de experiența acumulată în forurile internaționale specifice existente, pentru a asigura o îmbunătățire continuă a practicilor de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere din Uniunea Europeană.					
11/2			(2) Comisia este asistată de comitetul menționat la articolul 13. În măsura în care este necesară			Nu necesită transpunere

	adoptarea de măsuri specifice, acestea se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 13 alineatul (3).					
11/3	(3) După caz, organizațiile neguvernamentale relevante, care activează în domeniul siguranței și gestionării infrastructurii rutiere, pot fi consultate cu privire la chestiuni legate de aspectele tehnice ale siguranței.	30	Organizațiile neguvernamentale reprezentative, care activează în domeniul siguranței și gestionării infrastructurii rutiere, pot fi consultate cu privire la chestiuni legate de aspectele tehnice ale siguranței			
12	Adaptare la progresul tehnic Anexele la prezenta directivă sunt adaptate, pentru a ține seama de progresul tehnic, în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 13 alineatul (3).					Nu necesită transpunere
13/1	Procedura comitetului					Nu necesită transpunere
13/2	(1) Comisia este asistată de un comitet. (2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.					Nu necesită transpunere
13/3	Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni. (3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere articolul 8 din respectiva decizie.					Nu necesită transpunere
14/1	Transpunere (1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 19 decembrie 2010. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele acestor dispoziții.	32	Prezenta lege transpune prevederile Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului, din 19 noiembrie 2008, privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 319 din 29 noiembrie 2008.			
14/2	(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.	33	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii notifică prezenta lege Comisiei Europene.			
15	Intrare în vigoare Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea					Nu necesită transpunere

	zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.					
16	Destinatari Prezenta directivă se adresează statelor membre.					Nu necesită transpunere
Anexa I	EVALUAREA DE IMPACT ASUPRA SIGURANȚEI RUTIERE PENTRU PROIECTE DE INFRASTRUCTURĂ 1. Elementele componente ale unei evaluări de impact asupra siguranței rutiere: (a) definirea problemei; (b) situația actuală și situația în eventualitatea neinițierii vreunei acțiuni; (c) obiectivele specifice siguranței rutiere; (d) analiza impactului alternativelor propuse asupra siguranței rutiere; (e) compararea opțiunilor, printre care și analiza raportului costuri-beneficii; (f) prezentarea tuturor soluțiilor posibile. 2. Elementele care trebuie avute în vedere: (a) decese și accidente; obiectivele de reducere în comparație cu scenariul care prevede eventualitatea neinițierii vreunei acțiuni; (b) alegerea traseelor și studii origine - destinație ale utilizatorilor pentru noile trasee; (c) efecte posibile asupra rețelelor existente (de exemplu ieșiri, intersecții, pasaje de nivel); (d) utilizatorii căilor rutiere, inclusiv utilizatorii vulnerabili (de exemplu pietoni, bicicliști, motocicliști); (e) trafic (de exemplu volumul de trafic, trafic clasificat în funcție de tipul de vehicul); (f) sezonabilitate și condiții climatice; (g) prezența unui număr suficient de zone care permit staționarea în condiții de siguranță; (h) activitatea seismică.	An. 1	EVALUAREA DE IMPACT ASUPRA SIGURANȚEI RUTIERE PENTRU PROIECTE DE INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ 1. Elementele componente ale unei evaluări de impact asupra siguranței rutiere: a) definirea problemei; b) situația actuală și situația în eventualitatea neinițierii vreunei acțiuni; c) obiectivele specifice siguranței rutiere; d) analiza impactului alternativelor propuse asupra siguranței rutiere; e) compararea opțiunilor, printre care și analiza raportului costuri-beneficii; f) prezentarea tuturor soluțiilor posibile. 2. Elementele care trebuie avute în vedere: a) decese și accidente; obiectivele de reducere în comparație cu scenariul care prevede eventualitatea neinițierii vreunei acțiuni; b) alegerea traseelor și studii origine - destinație ale utilizatorilor pentru noile trasee; c) efecte posibile asupra rețelelor rutiere existente (de exemplu ieșiri, intersecții, pasaje de nivel) d) utilizatorii căilor rutiere, inclusiv utilizatorii vulnerabili (de exemplu pietoni, bicicliști, motocicliști);			

			</		

	vegetația; (f) obstacole fixe la marginea drumului; (g) parcuri sigure; (h) utilizatori ai căilor rutiere vulnerabili (de exemplu pietoni, cicliști, motocicliști); (i) adaptare a sistemelor rutiere de restricționare într-un mod ușor de utilizat (spații care separă sensurile de mers și parapete de siguranță pentru evitarea pericolelor la care sunt expuși utilizatorii vulnerabili). 3. Criterii aplicabile în stadiul proiectării detaliate: (a) siguranța utilizatorilor căilor rutiere și vizibilitatea în diverse circumstanțe, cum ar fi întunericul, și în condiții meteorologice normale; (b) lizibilitatea elementelor de semnalizare și marcaj; (c) starea șoselelor. 4. Criterii aplicabile în stadiul de la începutul exploatarei: evaluarea siguranței căilor rutiere din perspectiva comportamentului real al utilizatorilor. Realizarea unei operațiuni de audit într-un anumit stadiu poate duce la reanalizarea criteriilor aplicabile în stadiile precedente.		
	k) dispunerea punctelor de joncțiune; l) mijloace de transport în comun și infrastructurile aferente; m) treceri la nivel cu căi rutiere/calea ferată. 2. Criterii aplicabile în stadiul proiectării detaliate: a) planul; b) semnalizare și marcaj coerente; c) iluminarea căilor rutiere și a intersecțiilor; d) echipamente la marginea drumului; e) mediul specific marginii de drum, inclusiv vegetația; f) obstacole fixe la marginea drumului; g) parcuri sigure; h) utilizatori ai căilor rutiere vulnerabili (de exemplu pietoni, cicliști, motocicliști); i) adaptare a sistemelor rutiere de restricționare într-un mod ușor de utilizat (spații care separă sensurile de mers și parapete de siguranță pentru evitarea pericolelor la care sunt expuși utilizatorii vulnerabili). 3. Criterii aplicabile în stadiul anterior dărilor în exploatare: a) siguranța utilizatorilor căilor rutiere și vizibilitatea în diverse circumstanțe, cum ar fi întunericul, și în condiții meteorologice normale; b) lizibilitatea elementelor de semnalizare și marcaj;		

Anexa III	CLASIFICAREA TRONSOANELOR CU O CONCENTRAȚIE MARE DE ACCIDENTE ȘI CLASIFICAREA SIGURANȚEI REȚELEI 1. Identificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente Identificarea tronsoanelor cu o concentrație ridicată a accidentelor ia în considerare cel puțin numărul accidentelor rutiere din anii anteriori, soldate cu persoane decedate pe unitate de distanță, raportat la fluxul de trafic și, în cazul intersecțiilor, numărul acestui tip de accidente în funcție de localizarea intersecțiilor. 2. Identificarea tronsoanelor în vederea unei analize în cadrul clasificării siguranței rețelei Identificarea tronsoanelor pentru analiză în cadrul clasificării siguranței rețelei ia în considerare potențialul de reducere a costurilor legate de accidente. Tronsoanele rutiere se clasifică pe categorii. Pentru fiecare categorie de cale rutieră, tronsoanele se analizează și se clasifică în funcție de factori de siguranță, cum ar fi tipologia acestuia. Pentru fiecare categorie de cale rutieră, clasificarea siguranței rețelei are ca rezultat crearea unei liste de priorități care cuprinde tronsoanele rutiere unde se preconizează că îmbunătățirea infrastructurii va fi deosebit de eficace. 3. Elementele unei evaluări pentru vizitele pe	An. 3	CLASIFICAREA TRONSOANELOR CU O CONCENTRAȚIE MARE DE ACCIDENTE ȘI CLASIFICAREA SIGURANȚEI REȚELEI 1. Identificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente Identificarea tronsoanelor cu o concentrație ridicată a accidentelor ia în considerare cel puțin numărul accidentelor rutiere din anii anteriori, soldate cu persoane decedate pe unitate de distanță, raportat la fluxul de trafic și, în cazul intersecțiilor, numărul de astfel de accidente raportat la tipul intersecției. 2. Identificarea tronsoanelor de drum cu concentrație mare de accidente în vederea analizei pentru clasificarea nivelului siguranței rețelei rutiere Identificarea tronsoanelor pentru analiză în cadrul clasificării siguranței rețelei ia în considerare potențialul de reducere a costurilor legate de accidente. Tronsoanele rutiere se clasifică pe categorii. Pentru fiecare categorie de cale rutieră, tronsoanele se analizează și se clasifică în funcție de factori de siguranță, cum ar fi concentrația de accidente, volumul de trafic și tipologia acestuia. Pentru fiecare categorie de cale rutieră, clasificarea siguranței rețelei are ca rezultat	c) starea drumurilor. 4. Criterii aplicabile în stadiul imediat după darea în exploatare: evaluarea siguranței căilor rutiere din perspectiva comportamentului real al utilizatorilor. Realizarea unei operațiuni de audit într-un anumit stadiu poate duce la reanalizarea criteriilor aplicabile în stadiile precedente.	
-----------	--	-------	---	--	--

	teren ale echipelor de experți: (a) descrierea tronsonului rutier; (b) trimiterea la eventuale rapoarte anterioare referitoare la același tronson rutier; (c) analiza eventualelor rapoarte de accidente; (d) numărul de accidente, de persoane decedate și de persoane grav rănite în ultimii trei ani; (e) o serie de măsuri corective potențiale de realizat în intervale diferite, prevăzând, de exemplu: — eliminarea sau protejarea obstacolelor fixe de la marginea drumului; — reducerea limitelor de viteză și intensificarea controlului vitezei la nivel local; — îmbunătățirea vizibilității în diferite condiții meteorologice și de luminozitate; — îmbunătățirea stării de siguranță a echipamentelor de la marginea drumului, cum ar fi sistemele de restricționare rutieră; — îmbunătățirea coerenței, vizibilității, lizibilității și poziționării marcajelor rutiere (în special aplicarea unor benzi de avertizare sonoră pentru încetinire), precum și a semnalizării; — protecția împotriva căderilor de pietre, a alunecărilor de teren și a avalanșelor; — îmbunătățirea aderenței/rugozității șoselei; — reproiectarea sistemelor de restricționare rutieră; — asigurarea și îmbunătățirea platformei centrale a drumurilor; — modificarea planurilor de depășire; — îmbunătățirea punctelor de joncțiune, inclusiv a trecerilor la nivel cu căi rutiere/calea ferată; — modificarea alinierii; — modificarea lățimii drumului, adăugarea unor benzi de refugiu; — instalarea unui sistem de gestionare și de control al traficului; — reducerea unui posibil conflict cu utilizatorii vulnerabili ai drumurilor; — îmbunătățirea drumurilor în funcție de standardele de proiectare în vigoare; — recondiționarea sau înlocuirea șoselelor; — utilizarea unor semne de circulație inteligente; — îmbunătățirea sistemelor inteligente de			crearea unei liste de priorități care cuprinde tronsoanele rutiere unde se preconizează că îmbunătățirea infrastructurii va fi deosebit de eficace. 3. Elementele de evaluare pentru vizitele pe teren ale echipelor de experți: a) descrierea tronsonului rutier; b) trimiterea la eventuale rapoarte anterioare referitoare la același tronson rutier; c) analiza eventualelor rapoarte de accidente; d) numărul de accidente, de persoane decedate și de persoane grav rănite în ultimii trei ani; e) o serie de măsuri corective potențiale de realizat în intervale diferite, prevăzând, de exemplu: — eliminarea sau protejarea obstacolelor fixe de la marginea drumului; — reducerea limitelor de viteză și intensificarea controlului vitezei la nivel local; — îmbunătățirea vizibilității în diferite condiții meteorologice și de luminozitate; — îmbunătățirea stării de siguranță a echipamentelor de la marginea drumului, cum ar fi sistemele de restricționare rutieră; — îmbunătățirea coerenței, vizibilității, lizibilității și poziționării marcajelor rutiere (în special aplicarea unor benzi de avertizare sonoră pentru încetinire), precum și a semnalizării; — protecția împotriva căderilor de pietre, a alunecărilor de teren și a avalanșelor; — îmbunătățirea aderenței/rugozității șoselei;	
--	--	--	--	---	--

	transport și a serviciilor telematice pentru interoperabilitate, situații de urgență și semnalizare.		— re proiectarea sistemelor de restricționare rutieră; — asigurarea și îmbunătățirea platformei centrale a drumurilor; — reconsiderarea posibilității de efectuare a manevrei de depășire în condiții de siguranță; — îmbunătățirea punctelor de joncțiune, inclusiv a trecerilor la nivel cu căi rutiere/calea ferată; — modificarea traseului; — modificarea lățimii drumului, adăugarea unor benzi de refugiu; — instalarea unui sistem de gestionare și de control al traficului; — reducerea unui posibil conflict cu utilizatorii vulnerabili ai drumurilor; — îmbunătățirea drumurilor în funcție de standardele de proiectare în vigoare; — recondiționarea sau înlocuirea șoselelor; — utilizarea unor semne de circulație inteligente; — îmbunătățirea sistemelor inteligente de transport și a serviciilor telematice pentru interoperabilitate, situații de urgență și semnalizare.		
Anexa IV	INFORMAȚII REFERITOARE LA ACCIDENTE MENTIONATE ÎN RAPOARTELE DE ACCIDENTE Rapoartele de accidente trebuie să cuprindă următoarele elemente: 1. localizarea cât mai exactă a accidentului; 2. imagini și/sau diagrame cu locul accidentului; 3. data și ora accidentului; 4. informații referitoare la drum, cum ar fi tipul de	An. 4	ANEXA nr. 4	INFORMAȚII REFERITOARE LA ACCIDENTE, MENTIONATE ÎN RAPOARTELE DE ACCIDENTE Rapoartele de accidente trebuie să cuprindă cel puțin următoarele elemente:	

	zonă, tipul de drum, tipul de joncțiune, cu precizarea sistemelor de semnalizare, numărul căilor rutiere, marcajul, suprafața rutieră, sistemele de iluminat și condițiile meteorologice, limitarea de viteză, obstacolele de la marginea drumului; 5. gravitatea accidentului, cu precizarea numărului de persoane decedate și vătămate, atunci când este posibil potrivit criteriilor comune ce urmează a fi definite în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 13 alineatul (3); 6. caracteristicile persoanelor implicate în accident, cum ar fi vârsta, sexul, naționalitatea, nivelul alcoolemiei, utilizarea sau nu a echipamentelor de siguranță; 7. date cu privire la autovehiculele implicate în accident (tip, vechime, țara în care este înregistrat, echipament de siguranță după caz, date privind ultimele controale tehnice periodice, în conformitate cu legislația aplicabilă); 8. date referitoare la accident, cum ar fi tipul accidentului, tipul coliziunii, manevrarea vehiculului și manevrele conducătorului auto; 9. ori de câte ori este posibil, informații privind timpul dintre momentul accidentului și constatarea acestuia sau sosirea serviciilor de urgență.	1. localizarea cât mai exactă a accidentului; 2. imagini și/sau diagrame cu locul accidentului; 3. data și ora accidentului; 4. informații referitoare la drum, cum ar fi tipul de zonă, tipul de drum, tipul de joncțiune, cu precizarea sistemelor de semnalizare, numărul căilor rutiere, marcajul, suprafața rutieră, sistemele de iluminat și condițiile meteorologice, limitarea de viteză, obstacolele de la marginea drumului; 5. gravitatea accidentului, cu precizarea numărului de persoane decedate și vătămate; 6. caracteristicile persoanelor implicate în accident, cum ar fi vârsta, sexul, naționalitatea, nivelul alcoolemiei, utilizarea sau nu a echipamentelor de siguranță; 7. date cu privire la autovehiculele implicate în accident (tip, vechime, țara în care este înmatriculat / înregistrat, echipament de siguranță după caz, date privind ultimele inspecții tehnice periodice, în conformitate cu legislația aplicabilă); 8. date referitoare la accident, cum ar fi tipul accidentului, tipul coliziunii, manevrarea vehiculului și manevrele conducătorului auto; 9. ori de câte ori este posibil, informații privind timpul dintre momentul accidentului și constatarea acestuia sau sosirea serviciilor de urgență.	
--	--	---	--