

EXPUNERE DE MOTIVE

1. Titlul proiectului de act normativ

Lege pentru modificarea si completarea Legii nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră

2. Motivele introducerii proiectului de act normativ

1.Descrierea situației actuale	În prezent Legea nr.265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, republicată, numita în continuare Legea, 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 seria L nr. 319 din 29 noiembrie 2008, însă domeniul de aplicare legii sus menționate excede prevederile respectivei directive europene, legea în forma actuală fiind aplicabilă întregii rețele rutiere, adică și drumurilor comunale și strazilor amenajate, indiferent de categoria lor, chiar și în mediul rural. De asemenea, în prezent reglementările actuale prevăd faptul că Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. este singura instituție competentă să gestioneze efectuarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere, a auditului de siguranță rutieră, a inspecției de siguranță rutieră, precum și desfășurarea activităților de formare, atestare, instruire și perfecționare profesională a auditorilor/inspectorilor de siguranță rutieră. Totodată, în actul normativ menționat, atât auditul de siguranță rutieră cât și inspecția de siguranță rutieră pe infrastructura rutieră se efectuează de către auditori/inspectori de siguranță rutieră în regim de liberă practică, dacă aceștia sunt persoane fizice autorizate înregistrate la Oficiul Registrului Comerțului pentru activitatea respectivă. Acest fapt implică încheierea unor contracte de prestări servicii, între Autoritatea Rutieră Română – A.R.R și persoane fizice pentru efectuarea unui atribut al statului de inspecție în cazul inspecțiilor de siguranță rutieră și plata unor onorarii către aceștia. Prin modificarea propusă auditorii raman persoane fizice atestate in regim de libera practica iar inspectorii de siguranta rutiera sant salariati ai ARR pentru ca activitatea de inspectie de siguranta rutiera sa ramana atributul exclusiv al statului exercitata prin ARR. Plata onorariilor pentru inspecțiile de siguranță rutieră se efectuează din încasările Autorității Rutiere Române – A.R.R. de la administratorii drumurilor publice, deci fie de la bugetul statului, fie de la bugetele județene/locale. Pe de altă parte rapoartele rezultate în urma efectuării inspecțiilor de siguranță rutieră contin recomandari care devin obligatorii pentru administratorii drumurilor. Obligativitatea respectării acestor recomandări înseamnă costuri pentru administratorii drumurilor, ceea ce implică la final cheltuieli de la bugetul statului sau de la bugetele județene/locale, pentru implementarea recomandărilor din rapoartele de inspecție de siguranță rutieră. În prezent, ca efect al Legii în forma actuală, nici Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. și nici alta instituție publică nu are atribuții și competențe în a verifica corectitudinea conținutului rapoartelor de inspecție de siguranță rutieră și deci
---------------------------------------	---

nici a justetii si/sau oportunitatii recomandarilor continute in aceste rapoarte.

Practic o persoana fizica autorizata si atestată ca inspector de siguranta rutiera in conformitate cu Legea, care este platita din bani publici pentru efectuarea de inspectii de siguranta rutiera, prin efectul recomandarilor ce rezulta din rapoartele de inspectie de siguranta rutiera determina cheltuirea altor bani publici pentru punerea in executare a recomandarilor din rapoarte, fara ca rapoaretele/recomandarile sa poata fi verificate si/sau modificate dupa caz, neexistand posibilitatea unui control institutional competent asupra dispunerii de cheltuieli din bani publici.

Practica europeana, mai ales in statele membre care efectueaza audit si inspectie de siguranta a infrastructurii rutiere de peste 20 ani, este ca inspectia se efectueaza de catre **echipe de inspectie apartinand autoritatii statului**, in componenta carora poate face parte cel putin un **auditor de siguranta rutiera atestat**. In forma actuala Legea nu face distinctie intre auditorul de siguranta rutiera, care efectueaza evaluarea de impact asupra sigurantei rutiere si auditul de siguranta rutiera si inspectorul de siguranta rutiera care efectueaza inspectia de siguranta rutiera, acestia avand atat conditii de studii initiale diferite, cat si conditii de formare diferite.

De asemenea, in forma actuala, Legea este excesiv de restrictiva cu privire la experienta pe care trebuie sa o aiba in exercitarea profesiei de baza persoana care doreste sa urmeze cursurile de formare pentru a deveni auditor de siguranta rutiera, legea prevazand o experienta minima de cinci ani. Acest lucru este contrar practicii europene in materie deoarece statele membre U.E. care au experienta indelungata in activitatea de audit si inspectie de siguranta rutiera cer o experienta in exercitarea profesiei de baza de la zero la maxim trei ani, functie de statul membru. Tot in acest sens Legea este in mod nejustificat mult prea restrictiva cu privire la felul studiilor universitare de lunga durata pe care trebuie sa le aiba persoana care doreste sa se formeze si sa obtina atestarea pentru auditor de siguranta rutiera. Spre exemplu in Marea Britanie singura conditie ca o persoana sa aiba acces la formarea si atestarea ca auditor de este sa aiba studii superioare de scurta sau lunga durata, accentul punandu-se pe formare, iar in Danemarca accesul la formarea profesionala nu este conditionat de studiile efectuate ci de admiterea la un examen prealabil asemeni examenului de admitere intr-un institut de invatamant superior. Pe cale de consecinta, un cetatean roman cu studii de superioare de scurta durata poate urma formarea ca auditor de siguranta rutiera si in urma unui examen sa obtina si atestare in Marea Britanie si ulterior, potrivit obligativitatii recunoasterii reciproce a atestatorilor profesinale intre statele membre UE, sa aiba acces la profesia de auditor de siguranta rutiera in Romania. Astfel, in mod evident, prin restrictionare excesiva cu privire la felul pregatirii initiale a cetatenilor romani care doresc sa devina auditori de siguranta rutiera in Romania se pot crea situatii discriminatorii.

Tot o situatie dicriminatorie o poate crea si criteriul geografic de desemnare a unui auditor de siguranta rutiera pentru auditarea unui proiect de infrastructura, fapt sesizat si de catre Comisia Europeana.

Propunerile curente vizează interesul public, respectiv necesitatea:

- întăririi instrumentelor legale de verificare a realizării infrastructurii rutiere la standarde europene;
- garantării unui mediu de afaceri concurențial în acest domeniu;
- identificării de către instituția competentă prin mijloace adecvate, a tuturor elementelor și factorilor perturbatori și generatori de dezechilibre, care conduc la accidente rutiere si pe cale de consecință la pierderea de vieți omenești;

	- creșterii siguranței cetățenilor și a calității serviciilor de transport, prin garantarea unei infrastructuri sigure și de calitate, - reducerii numărului de accidente pe tronsoanele rutiere cu concentrarea cea mai mare de accidente, ce are ca efect scăderea costurilor implicate de la bugetul consolidat al statului, costuri ce se ridică în prezent la aproximativ 2,5 % din PIB.
1. În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație comunitară sau creează cadrul pentru aplicare	Nu este cazul
2. Schimbări preconizate	Proiectul de modificare propus este benefic pentru domeniul de aplicare al legii la rețeaua rutieră de autostrăzi, drumuri expres, de interes național, drumuri de interes județean și străzi urbane de categoriile I și II, aliniind prevederile legii cu cele ale directivei europene pe care o transpune precum și cu cele ale practicii europene în materie. De asemenea proiectul de modificare stipulează faptul că Ministerul Transporturilor prin Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. preia atributul de inspecție de siguranță rutieră, efectuând în acest sens inspecțiile prin echipe de inspecție alcătuite din proprii angajați, și după caz cu cel puțin un auditor de siguranța rutieră numit de către conducerea ARR. Astfel acest singur atribut de inspecție va deveni un atribut al statului așa cum se desfășoară toate celelalte activități de inspecție în România și în UE, iar pentru aceasta componenta a auditului de siguranță rutieră, responsabilitatea cheltuirii de bani publici este instituționalizată, fiind transferată de la o persoană fizică autorizată la o instituție a statului. Mai mult, inspecția de siguranță rutieră pe infrastructura rutieră se realizează numai în condițiile dotării cu logistica necesară, competența de avertizare și de intervenție operativă fiind astfel a unei instituții publice și nu a unei persoane fizice. Menționăm de asemenea faptul că și în alte state din cadrul Uniunii Europene acest atribut de inspecție de siguranță rutieră nu este dat în competența unor persoane fizice ci este executat de instituții ale statului direct cu proprii angajați. (ex. : Franța, Germania, Marea Britanie) Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. care a avut până la sfârșitul anului 2011 activități de inspecție în domeniul transportului dispune atât de personal calificat – inspectori de specialitate cu expertiză în problematica factor uman – vehicul - infrastructură rutieră - care îndeplinește condițiile de studii și experiență solicitate în vederea exercitării activității inspecției de siguranță rutieră, și inspecție suplimentară, fapt ce va conduce la o diminuare a cheltuielilor ocazionate de efectuarea inspecției de siguranță rutieră cu cca. 15 mil. lei anual și pe cale de consecință a cheltuielilor administratorilor drumurilor, cheltuieli ce fac parte din bugetul general consolidat al statului, având reprezentare teritorială prin cele 42 de agenții. Datorită importanței majore a acestei activități în siguranța rutieră în cadrul Autorității Rutiere Române – A.R.R. va funcționa Direcția operativă deja existentă permanent, situație imposibil de realizat în condițiile menținerii inspectorilor de siguranță rutieră în regim de liberă practică. Proiectul de modificare nu afectează raporturi juridice aferente inspectorilor de siguranță și auditorilor deoarece în prezent nici o persoană nu este atestată .

	Prin modificarea propusă se intenționează lărgirea cadrului de selecție a personalului care poate deveni auditor de siguranță rutieră și inspector de siguranță. Astfel, se asigură posibilitatea ca persoane cu înaltă experiență profesională și cu recunoaștere la nivel național cât și internațional să acceadă la calitatea de auditor de siguranță rutieră și inspector de siguranță rutieră. O altă prevedere introdusă de proiect stabilește obligația Ministerul Transporturilor de a adopta prin ordin al ministrului normative privind termenele de remediere a deficiențelor constatate cu ocazia inspecției de siguranță rutieră, în funcție de clasele/grupele de lucrări de intervenții, aceste aspecte având o implicație asupra bugetelor administratorilor drumurilor. Odată cu clarificarea obligației administratorului drumurilor de a remedia deficiențele constatate la inspecția de siguranță rutieră, precum și a termenului în care aceasta trebuie să aibă loc, a fost introdusă și o prevedere privind sancționarea prin amendă pentru nerespectarea obligației menționate, în raport cu gravitatea acestui fapt.
3.Alte informații	Nu este cazul

3. Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1.Impactul macroeconomic	Nu există impact macroeconomic
2.Impactul asupra mediului de afaceri	Nu are impact asupra mediului de afaceri
3.Impactul social	Nu are impact social
4.Impactul asupra mediului	Nu există impact negativ asupra mediului.
5.Alte informații	Nu au fost identificate.

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

Impactul financiar asupra bugetelor locale este unul pozitiv, obligațiile efectuării auditului /inspecției de siguranță rutieră pentru proiectele /drumurile aflate în responsabilitatea autorităților locale fiind eliminate.

- mii lei -						
Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	7
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 sociale de stat:	-	-	-	-	-	-
(i) contribuții de asigurări	-	-	-	-	-	-
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare,	-	-	-	-	-	-

plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:	-	-	-	-	-	-
(i) cheltuieli de personal	-	-	-	-	-	-
(ii) bunuri si servicii	-	-	-	-	-	-
b) bugete locale:	-	-	-	-	-	-
(i) cheltuieli de personal	-	-	-	-	-	-
(ii) bunuri și servicii	-15.000	-15.000	-15.000	-15.000	-15.000	-15.000
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:	-	-	-	-	-	-
(i) cheltuieli de personal	-	-	-	-	-	-
(ii) bunuri si servicii	-	-	-	-	-	-
3. Impact financiar, plus/minus, din care:	-	-	-	-	-	-
a) buget de stat	-	-	-	-	-	-
b) bugete locale	-	-	-	-	-	-
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	-	-	-	-	-	-
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	-	-	-	-	-	-
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor	-	-	-	-	-	-
și/sau cheltuielilor bugetare	-	-	-	-	-	-
Alte informații	Nu au fost identificate.					

5.Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ.	Nu sunt necesare.
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare:	Actul normativ nu se referă la acest domeniu.
3. Masuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare, cu următorul conținut.	Actul normativ nu se referă la acest domeniu.
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene(trimiteri la doctrina juridică)	Actul normativ nu se referă la acest domeniu.
5.Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Actul normativ nu se referă la acest domeniu.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

6.Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1.Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate.	Proiectul de lege a fost supus dezbaterilor în Comisia de Dialog Social și a fost afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor.
--	---

2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Organizațiile cu care a avut loc consultarea au fost alese în baza reprezentativității.
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Actul normativ nu se referă la acest subiect.
4. Consultările desfășurate în cadrul comisiilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Actul normativ nu se referă la acest subiect.
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	Actul normativ se supune avizului Consiliului Legislativ.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

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

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ.	
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.	Actul normativ nu produce nici un impact asupra mediului.
3. Alte informații	Nu au fost identificate.

8. Măsuri de implementare

1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Proiectul de act normativ va fi pus în aplicare fără a fi nevoie de înființarea unor noi organisme, prevederile acestuia urmând a fi implementate de către entitățile deja existente.
2. Alte informații	Nu au fost identificate.

**Initiator,
Senator BUTNARU FLORINEL**

