

ORDIN nr. 358 din 4 mai 2012

pentru aprobarea Liniilor directe cu privire la măsurile de îmbunătățire a siguranței circulației pe infrastructura rutieră, în vederea aplicării Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere

EMITENT:

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

PUBLICAT ÎN:

MONITORUL OFICIAL nr. 325 din 14 mai 2012

Data Intrării în vigoare: 14 Mai 2012

În temeiul prevederilor art. 25 alin. (2) din Legea nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 76/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor și infrastructurii emite următorul ordin:

ART. 1

Se aprobă Liniile directe cu privire la măsurile de îmbunătățire a siguranței circulației pe infrastructura rutieră, în vederea aplicării Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

ART. 2

Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

ART. 3

Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Ministrul transporturilor și infrastructurii,
Alexandru Nazare

București, 4 mai 2012.

Nr.

358.

ANEXĂ

LINIILE DIRECTOARE cu privire la măsurile de îmbunătățire a siguranței circulației pe infrastructura rutieră, în vederea aplicării Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere

CAP. I

Cadrul legislativ și instituțional

ART. 1

Prezentele linii directoare stabilesc obiectivele, prioritățile și căile de punere în practică a prevederilor Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, în baza prevederilor actelor normative naționale, respectiv:

a) Legea nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, cu modificările și completările ulterioare;

b) Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 792/2010 pentru aprobarea componenței, a atribuțiilor și a Regulamentului de organizare și funcționare a comisiei de atestare, disciplină și soluționare a contestațiilor privind auditul de siguranță rutieră, precum și a Metodologiei de atestare a auditorilor de siguranță rutieră;

c) Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 480/2011 pentru aprobarea programelor-cadru de formare, instruire și perfecționare profesională a auditorilor de siguranță rutieră, a tarifelor pentru efectuarea evaluării de impact, a auditului de siguranță rutieră și a inspecției de siguranță, a onorariilor cuvenite auditorilor de siguranță rutieră, precum și a contractelor-cadru care se încheie de către Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. cu investitorii, cu administratorii și cu auditorii de siguranță rutieră;

d) Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 1.031/2010 pentru aprobarea structurii organizatorice a Autorității Rutiere Române - A.R.R.*)

*) Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 1.031/2010 nu a fost publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I.

CAP. II

Domeniul de aplicare

ART. 2

(1) Prezentele linii directoare se aplică siguranței rețelelor rutiere naționale aflate în faza de proiectare, de construcție și de exploatare.

(2) Prezentele linii directoare nu se aplică tunelurilor rutiere reglementate de Directiva 2004/54/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind cerințele minime de siguranță pentru tunelurile din Rețeaua rutieră transeuropeană.

CAP. III

Obiectivele gestionării siguranței circulației pe infrastructura rutieră

ART. 3

Implementarea cadrului legislativ specific gestionării siguranței infrastructurii rutiere a avut în vedere:

- a) îmbunătățirea siguranței infrastructurii rutiere;
- b) scăderea numărului de accidente soldate cu morți sau răniți grav;
- c) creșterea capacității instituționale de implementare și extindere a gestionării siguranței circulației pe infrastructura rutieră.

CAP. IV

Definiții și acțiuni privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră

ART. 4

În sensul prezentelor linii directoare se definesc următorii termeni:

a) auditul de siguranță rutieră este verificarea detaliată, tehnică și sistematică, independentă din punctul de vedere al siguranței circulației, a caracteristicilor de proiectare proprii unui proiect de infrastructură rutieră în toate etapele, de la planificare până la începutul exploatării;

b) inspecția de siguranță este verificarea periodică a infrastructurii rutiere din punctul de vedere al siguranței circulației, cu identificarea eventualelor disfuncționalități ori deficiențe de proiectare, construcție și/sau întreținere a drumului, care pot conduce la producerea de accidente rutiere;

c) evaluarea de impact asupra siguranței rutiere este 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;

d) clasificarea siguranței rețelei rutiere este 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;

e) clasificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente este metoda de identificare, analizare și clasificare a tronsoanelor rutiere care au fost în exploatare mai mult de 3 ani, pe care s-a înregistrat un număr mare de accidente soldate cu persoane decedate, proporțional cu fluxul de trafic.

ART. 5

Acțiunile principale care asigură gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră sunt:

- a) evaluarea de impact a siguranței rutiere;
- b) operațiuni de audit în domeniul siguranței rutiere pentru proiecte de infrastructură;
- c) inspecții de siguranță rutieră periodice;
- d) inspecții de siguranță rutieră suplimentare, în caz de accident;
- e) clasificarea siguranței rețelei rutiere și gestionarea rețelei rutiere în exploatare;
- f) gestionarea datelor privind accidentele soldate cu persoane decedate sau răniți grav;

- g) formarea, atestarea, instruirea, perfecționarea și desemnarea auditorilor;
- h) îmbunătățirea continuă a practicilor de gestionare a siguranței rutiere;
- i) schimbul de cele mai bune practici;
- j) crearea unei baze de date la nivelul Autorității Rutiere Române - A.R.R., denumită în continuare ARR, cu informații privind siguranța rețelei rutiere naționale.

CAP. V

Ghidul acțiunilor privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră și îmbunătățirea continuă a practicilor de gestionare a acestora

Secțiunea 1

Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere

ART. 6

(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.

(2) Elementele componente ale unei evaluări de impact asupra siguranței rutiere sunt:

- 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.

(3) Elementele care trebuie avute în vedere la efectuarea evaluării de impact sunt:

- 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);
- 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.

(4) În vederea realizării evaluării de impact asupra siguranței rutiere, între ARR, pe de o parte, și investitor, pe de altă parte, se încheie un contract de prestări de servicii în conformitate cu contractul-cadru, stabilit potrivit legii.

(5) ARR desemnează auditorul/auditorii de siguranță rutieră în termen de 5 zile de la data semnării contractului de prestări de servicii dintre ARR și investitor.

(6) Între ARR, pe de o parte, și auditorul de siguranță rutieră, pe de altă parte, se încheie un contract de prestări de servicii în conformitate cu contractul-cadru, stabilit potrivit legii.

(7) Investitorul are obligația de a pune la dispoziția ARR documentația privind proiectul de infrastructură rutieră sau a drumului public supus evaluării de impact asupra siguranței rutiere, în termenul prevăzut de lege.

(8) Auditorul de siguranță rutieră realizează evaluarea de impact asupra siguranței rutiere, care se concretizează printrun raport.

Secțiunea a 2-a

Auditul de siguranță rutieră

[ART. 7](#)

(1) Auditul de siguranță rutieră este parte integrantă a unui proiect de infrastructură rutieră și se execută obligatoriu pentru fiecare dintre următoarele stadii:

- a) proiectul preliminar;
- b) proiectele detaliate;
- c) anterior recepționării drumului public;
- d) imediat după darea în exploatare a drumului public, în trafic.

(2) Operațiunile de audit în domeniul siguranței rutiere pentru proiecte de infrastructură rutieră se efectuează cu respectarea următoarelor criterii:

a) criterii aplicabile în studiul de fezabilitate:

1. localizarea geografică (de exemplu, expunerea la alunecările de teren, la inundații, la avalanșe etc.), sezonabilitate și condiții climatice, precum și activități seismice;
2. tipurile de joncțiune și distanța dintre punctele de joncțiune;
3. numărul și tipul căilor rutiere;
4. structura și componența traficului pe noua infrastructură;
5. funcționalitatea căii rutiere în cadrul rețelei;
6. condițiile meteorologice;
7. viteze de proiectare și viteze de operare;
8. secțiuni transversale (de exemplu, lățimea părții carosabile, piste pentru cicliști, căi pietonale);
9. alinieri orizontale și verticale;
10. vizibilitate;
11. dispunerea punctelor de joncțiune;
12. mijloace de transport în comun și infrastructurile aferente;
13. treceri la nivel cu căi rutiere/calea ferată;

b) criterii aplicabile în stadiul de proiect tehnic și de proiectare detaliată:

1. planul;
2. semnalizare și marcaj coerente;
3. iluminarea căilor rutiere și a intersecțiilor;
4. echipamente la marginea drumului;
5. mediul specific marginii de drum, inclusiv vegetația;
6. obstacole fixe la marginea drumului;
7. parcări sigure;
8. utilizatori vulnerabili ai căilor rutiere (de exemplu, pietoni, cicliști, motocicliști);
9. adaptarea 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);

c) criterii aplicabile în stadiul anterior dării în exploatare:

1. siguranța utilizatorilor căilor rutiere și vizibilitatea în diverse circumstanțe, cum ar fi întunericul, și în condiții meteorologice normale;
2. lizibilitatea elementelor de semnalizare și marcaj;

3. starea drumurilor;

d) criteriul aplicabil în stadiul imediat ulterior dării în exploatare este evaluarea siguranței căilor rutiere din perspectiva comportamentului real al utilizatorilor.

(3) Realizarea unei operațiuni de audit într-un anumit stadiu poate duce la reanalizarea criteriilor aplicabile în stadiile precedente.

(4) Pentru fiecare stadiu, între ARR, pe de o parte, și investitor sau administrator, după caz, pe de altă parte, se încheie un contract de prestări de servicii în conformitate cu contractul-cadru, stabilit potrivit legii.

(5) ARR desemnează auditorul/auditorii de siguranță rutieră în termen de 5 zile de la data semnării contractului de prestări de servicii dintre ARR și investitor sau administrator.

(6) Între ARR, pe de o parte, și auditorul de siguranță rutieră, pe de altă parte, se încheie un contract de prestări de servicii în conformitate cu contractul-cadru, stabilit potrivit legii.

(7) Investitorul sau, după caz, administratorul are obligația de a pune la dispoziția ARR documentația privind proiectul de infrastructură rutieră sau a drumului public supus evaluării de impact asupra siguranței rutiere, inspecției de siguranță sau auditului de siguranță rutieră.

(8) Auditorul de siguranță rutieră realizează auditul de siguranță rutieră, care se concretizează printr-un raport.

(9) Investitorul și, după caz, administratorul au obligația să întreprindă demersurile necesare pentru a asigura remedierea deficiențelor constatate și prezentate în raportul de audit de siguranță.

(10) Eventualele contestații ale investitorului sau administratorului la raportul de audit de siguranță rutieră vor fi soluționate de către Comisia de atestare, disciplină și soluționare a contestațiilor.

Secțiunea a 3-a

Inspecții de siguranță periodice

ART. 8

(1) Inspecția de siguranță se realizează obligatoriu pentru fiecare drum public o dată la 2 ani, alternativ în perioadele de iarnă și vară, 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.

(2) Între ARR, pe de o parte, și administrator, pe de altă parte, se încheie un contract de prestări de servicii în conformitate cu contractul-cadru, stabilit potrivit legii.

(3) ARR desemnează auditorul/auditorii de siguranță rutieră în termen de 5 zile de la data semnării contractului de prestări de servicii dintre ARR și administrator.

(4) Între ARR, pe de o parte, și auditorul de siguranță rutieră, pe de altă parte, se încheie un contract de prestări de servicii în conformitate cu contractul-cadru, stabilit potrivit legii.

(5) Auditorul de siguranță rutieră realizează inspecția de siguranță rutieră, care se concretizează printr-un raport.

(6) Administratorul are obligația să întreprindă demersurile necesare pentru a asigura remedierea deficiențelor constatate și prezentate în raportul de inspecție de siguranță.

Secțiunea a 4-a

Inspecții de siguranță rutieră la accidente

ART. 9

(1) 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.

(2) Între ARR, pe de o parte, și administrator, pe de altă parte, se încheie un contract de prestări de servicii în conformitate cu contractul-cadru stabilit prin actul normativ în vigoare.

(3) ARR desemnează auditorul/auditorii de siguranță rutieră în termen de 5 zile de la data semnării contractului de prestări de servicii dintre ARR și administrator.

(4) Între ARR, pe de o parte, și auditorul de siguranță rutieră, pe de altă parte, se încheie un contract de prestări de servicii în conformitate cu contractul-cadru stabilit prin actul normativ în vigoare.

(5) Auditorul de siguranță rutieră realizează inspecția de siguranță rutieră, concretizată printr-un raport de inspecție de siguranță rutieră, care cuprinde recomandările necesare în vederea eliminării cauzelor ce țin de infrastructură și care au favorizat producerea accidentului.

(6) Administratorul are obligația să întreprindă demersurile necesare pentru a asigura remedierea deficiențelor constatate și prezentate în raportul de inspecție de siguranță.

Secțiunea a 5-a

Clasificarea siguranței rețelei rutiere și gestionarea rețelelor rutiere în exploatare

ART. 10

(1) ARR 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 3 ani, de exploatare a rețelei rutiere.

(2) Pentru fiecare tip de drum, tronsoanele de drum se analizează și se clasifică în funcție de următorii factori de siguranță:

- a) concentrației de accidente;
- b) volumul de trafic; și
- c) tipologia traficului.

(3) Clasificarea siguranței rețelei rutiere are ca rezultat crearea unei liste de priorități care cuprinde tronsoanele rutiere unde se preconizează că îmbunătățirea infrastructurii va fi deosebit de eficientă în ceea ce privește raportul cost/beneficiu și va contribui semnificativ la reducerea numărului de accidente.

(4) Tronsoanele rutiere cu prioritate conform rezultatelor clasificării tronsoanelor de drum cu o concentrație mare de accidente și ale clasificării siguranței rutiere sunt evaluate de echipe de auditori de siguranță rutieră prin vizite pe teren.

(5) Clasificarea tronsoanelor de drum cu o concentrație mare de accidente și clasificarea siguranței rețelei se realizează prin:

a) identificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente, unde se iau 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;

b) identificarea tronsoanelor de drum cu concentrație mare de accidente în vederea analizei pentru clasificarea nivelului siguranței rețelei rutiere unde se ia în considerare potențialul de reducere a costurilor legate de accidente. Astfel, tronsoanele rutiere se clasifică pe categorii. Pentru fiecare categorie de drum, tronsoanele se analizează și se clasifică în funcție de factorii de

siguranță prevăzuți la alin. (2). Pentru fiecare categorie de drum, clasificarea siguranței rețelei rutiere are ca rezultat crearea unei liste de priorități care cuprinde tronsoanele rutiere unde se preconizează că îmbunătățirea infrastructurii va fi deosebit de eficace din punctul de vedere al siguranței rutiere;

c) creșterea siguranței tronsoanelor cu grad ridicat de risc de producere a accidentelor, care se face prin adoptarea cu prioritate de către administratorii rețelei rutiere, în urma rezultatelor clasificării tronsoanelor de drum cu o concentrație mare de accidente și ale clasificării siguranței rețelei, de măsuri corective pe tronsoanele rutiere cu o concentrație mare de accidente rutiere. Se acordă atenție măsurilor ce se aplică pe tronsoanele rutiere care prezintă cel mai favorabil raport beneficii/costuri.

(6) Vizitele de evaluare pe teren se fac de către auditori și vizează:

- a) descrierea tronsonului rutier;
- b) analiza eventualelor rapoarte anterioare referitoare la același tronson rutier;
- c) analiza rapoartelor de accidente;
- d) analiza accidentelor din punctul de vedere al numărului acestora și al numărului persoanelor decedate și rănite grav în ultimii 3 ani;
- e) elaborarea propunerilor de măsuri corective, care pot fi realizate în intervale diferite, cum ar fi:

- 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, de luminozitate și în diferite perioade ale anului;
- 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;
- 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 posibilității de apariție a unui 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; sau
- îmbunătățirea sistemelor inteligente de transport și a serviciilor telematice pentru interoperabilitate, situații de urgență și semnalizare.

(7) Măsurile corective se concentrează pe tronsoanele rutiere cu o concentrație mare de accidente, acordându-se prioritate acelor măsuri corective care prezintă cel mai favorabil raport cost/beneficiu.

(8) Prin grija administratorului drumului, 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.

(9) 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.

Secțiunea a 6-a

Gestionarea datelor privind accidentele soldate cu persoane decedate sau rănite grav

ART. 11

(1) Rapoartele de accidente trebuie să cuprindă cel puțin următoarele elemente:

a) localizarea cât mai exactă a accidentului;

b) imagini și/sau diagrame cu locul accidentului;

c) data și ora accidentului;

d) 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;

e) gravitatea accidentului, cu precizarea numărului de persoane decedate și vătămate;

f) caracteristicile persoanelor implicate în accident, cum ar fi vârsta, sexul, naționalitatea, nivelul alcoolemiei, utilizarea sau nu a echipamentelor de siguranță;

g) 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);

h) date referitoare la accident, cum ar fi tipul accidentului, tipul coliziunii, manevrarea vehiculului și manevrele conducătorului auto;

i) ori de câte ori este posibil, informații privind timpul dintre momentul accidentului și constatarea acestuia sau sosirea serviciilor de urgență.

(2) Datele referitoare la accidente se vor centraliza într-o bază de date a accidentelor gestionată de către ARR, care va fi folosită inclusiv la clasificarea siguranței rețelei rutiere.

Secțiunea a 7-a

Formarea, atestarea, instruirea, perfecționarea și desemnarea auditorilor

ART. 12

(1) ARR este desemnată să efectueze formarea, instruirea și perfecționarea profesională a auditorilor de siguranță rutieră, prin organizarea cursurilor de specialitate.

(2) Cursurile de formare, instruire sau perfecționare profesională se realizează în colaborare cu instituții de învățământ superior acreditate și/sau cu furnizori de formare profesională autorizați, potrivit legislației privind formarea profesională a adulților, în baza programelor-cadru de formare, instruire și perfecționare profesională, aprobate prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, la propunerea ARR.

(3) ARR organizează periodic informări și dezbateri ale auditorilor de siguranță rutieră pe teme legate de rezultatele cercetării și practicii în domeniu.

ART. 13

(1) La desemnarea auditorilor de siguranță rutieră ARR respectă următoarele criterii:

a) criteriul zonal geografic, care asigură prioritatea la desemnare auditorilor de siguranță rutieră domiciliați în zonă 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.

(2) În cazul în care într-o procedură de desemnare nu există auditori de siguranță rutieră disponibili, care să îndeplinească criteriile prevăzute la alin. (1), ARR poate desemna, în mod justificat, auditori de siguranță rutieră cu derogare de la criteriile prevăzute la alin. (1) lit. a) și b).

(3) ARR desemnează auditorii de siguranță rutieră în termen de 5 zile lucrătoare de la data semnării contractului prevăzut la art. 6 alin. (6), art. 7 alin. (6), art. 8 alin. (4) sau art. 9 alin. (4) și notifică în acest sens auditorilor de siguranță rutieră desemnați și investitorului sau administratorului, după caz.

(4) Auditorii de siguranță rutieră nu pot refuza desemnarea decât din motive obiective sau în una dintre situațiile prevăzute la alin. (5) și (6).

(5) Auditorul de siguranță rutieră are obligația de a aduce la cunoștința ARR 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.

(6) Independența auditorului de siguranță rutieră față de investitor, proiectant, executant sau administratorul drumului, după caz, este afectată 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.

Secțiunea a 8-a

Îmbunătățirea continuă a practicilor de gestionare a siguranței rutiere

ART. 14

(1) ARR are în vedere îmbunătățirea continuă a practicilor de gestionare a siguranței rețelei rutiere pe baza creșterii capacității administrative, adoptării, dezvoltării și perfecționării procedurilor auditului de siguranță rutieră, revizuirii și dezvoltării carierei profesionale a auditorilor de siguranță rutieră.

(2) În scopul perfecționării continue a procedurilor de lucru în materie de siguranță rutieră, ARR cooperează la nivel național și internațional cu instituții și organisme cu experiență și atribuții relevante în domeniu.

(3) Organizațiile neguvernamentale reprezentative care activează în domeniul siguranței rutiere pot fi consultate cu privire la chestiuni legate de aspectele tehnice ale siguranței.

Secțiunea a 9-a Crearea unei baze de date la nivelul ARR privind informații despre siguranța rețelei rutiere naționale

ART. 15

Prin cooperare cu alte instituții cu atribuții în domeniu, ARR creează o bază de date care să cuprindă cel puțin informațiile necesare efectuării clasificării tronsoanelor de drum cu o concentrație mare de accidente și clasificării siguranței rețelei rutiere, precum și determinării costului social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate și a costului social mediu al unui accident grav.

CAP. VI

Politici și direcții de dezvoltare

ART. 16

Politica de pregătire și dezvoltare a carierei profesionale a auditorilor de siguranță rutieră, precum și numărul acestora vor fi corelate permanent cu necesitățile asigurării calității pregătirii profesionale și cu cerințele referitoare la gradul de siguranță a circulației pe rețeaua națională de drumuri.

ART. 17

Repartizarea judicioasă a resurselor financiare în vederea eliminării zonelor cu risc ridicat de producere a accidentelor se va face prin utilizarea bazei de date privind accidentele și costurile sociale ale acestora, care asigură informațiile necesare creșterii continue a capacității administrative și reducerii constante a numărului de victime.

ART. 18

Alocarea de către administratorii rețelei rutiere a resurselor pe sectoarele de drum se va realiza în baza unei liste de priorități a investițiilor în infrastructură rutieră, bazată pe raportul cel mai avantajos cost/beneficiu.

ART. 19

Modernizarea rețelei rutiere existente în scopul creșterii siguranței circulației se va realiza prin:

- a) construcția centurilor ocolitoare ale localităților aglomerate, care vor conduce la eliminarea satelor liniare; și
- b) reconstrucția zonelor cu risc ridicat de accidente care va conduce la eliminarea punctelor negre.

ART. 20

Extinderea aplicării prevederilor Directivei 2008/96/CE la întreaga infrastructură rutieră se face după următorul calendar:

- a) la proiectele noi de infrastructură rutieră și drumurile aparținând rețelei rutiere transeuropene, din 19 decembrie 2010;
- b) la drumuri de interes național, începând cu data de 1 ianuarie 2013;

c)la drumurile județene, comunale amenajate și la străzile urbane amenajate, începând cu data de 1 ianuarie 2015.

ART. 21

Dezvoltarea activității de cercetare va avea ca scop îmbunătățirea continuă a practicilor de gestionare a siguranței rutiere și se va axa în principal pe informațiile din baza de date a accidentelor.
