



## **GUVERNUL ROMÂNIEI**

### **ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ**

#### **pentru modificarea și completarea Legii nr.265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră**

Având în vedere că:

- Legea nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, republicată, numită în continuare lege, este legea de transpunere a Directivei 2008/96/CE în legislația națională;

- legea, în forma statuată prin ultima modificare adusă prin Legea nr. 125/2012 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 6/2010 pentru modificarea și completarea Legii nr. 265/2008, este neaplicabilă, având prevederi care, prin restrictivitate, zădărnicesc formarea de auditori de siguranță rutieră, fapt care conduce la imposibilitatea efectuării auditului de siguranță rutieră, a evaluării de impact asupra siguranței rutiere și a inspecției de siguranță rutieră la drumurile deschise circulației. Acest fapt contribuie semnificativ la îngreunarea procesului de construire a drumurilor noi și la neutilizarea fondurilor europene dedicate, creând probleme în ceea ce privește punerea în aplicare a Legii nr. 265/2008, cu modificările și completările ulterioare și, implicit, a Directivei 2008/96/CE;

- condițiile de studii pentru obținerea atestatului de auditor de siguranță rutieră prevăd obligația solicitantului de a face dovada urmării unor cursuri postuniversitare sau de masterat în domeniul construcției drumurilor sau ingineriei circulației rutiere, fapt ce este în contradicție cu prevederile Legii nr. 288/2004 privind organizarea studiilor universitare, cu modificările și completările ulterioare, fiind astfel restricționat accesul unor persoane cu experiență în domeniul construcțiilor de drumuri sau circulației rutiere. Prin această restricționare autoritatea organizatoare se află în imposibilitatea de a putea organiza cursuri pentru obținerea calității de auditor de siguranță, aceasta întrucât la această dată ne aflăm în situația în care absolvenții de studii superioare până la data apariției Legii nr. 288/2004, cu modificările și completările ulterioare, pot face dovada experienței în domeniu, dar nu și a diplomei de masterat, iar absolvenții de studii superioare după data apariției Legii nr. 288/2004, cu modificările și completările ulterioare, pot face dovada diplomei de masterat, dar nu și a vechimii necesare. Astfel, până la această dată nu au fost identificate persoane care să îndeplinească cumulativ condițiile prevăzute de lege, Autoritatea Rutieră Română – ARR neputând organiza cursuri de pregătire și perfecționare în domeniul auditului de siguranță rutieră;

- de asemenea, țara noastră se clasează pe unul din primele locuri în statistica privind "decesele din accidente rutiere per număr de locuitori", în condițiile în care studiile arată că efectuarea activităților de audit de siguranță rutieră, evaluare de impact asupra siguranței rutiere și de inspecție de siguranță rutieră pe infrastructura existentă, precum și măsurile luate în urma recomandărilor din rapoartele specifice, reduc numărul de decese cu până la 60%;

- există deosebiri între legea de transpunere și prevederile Directivei 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere referitoare la domeniul de aplicare al legii, respectiv, al directivei, legiuitorul român optând în 2008 la instituirea obligației de efectuare a auditului și inspecției de siguranță rutieră inclusiv pe drumurile comunale și pe străzile amenajate, respectiv la reglementarea unei arii de aplicare a legii mai largi

decât aria de aplicare a directivei, ceea ce implică costuri importante, împovărătoare pentru bugetele administrațiilor locale, disproporționate față de beneficiile aduse;

- există prevederi ale legii care contravin prevederilor Directivei 2006/123/CE privind serviciile în piața internă, în speță cea care statuează criteriul geografic impus la desemnarea auditorilor (art. 11 alin. (1) lit. a) din lege), deoarece acesta creează discriminări în procesul de desemnare a auditorilor față de alți prestatori ai serviciilor de audit din alte state membre ale Uniunii Europene sau ale Spațiului Economic European, contrar art. 9 para. 2 lit. a) din directivă;

- prin prevederile legii, o persoană fizică autorizată și atestată ca inspector de siguranță rutieră, care este remunerată din bani publici pentru efectuarea de inspecții de siguranță rutieră, prin efectul recomandărilor ce rezultă din raportul de inspecție de siguranță rutieră, determină cheltuirea altor bani publici pentru punerea în executare a acestora, fără ca raportul sau recomandările să poată fi verificate sau contestate, după caz, neexistând nici posibilitatea unui control instituțional competent asupra dispunerii de cheltuieli din bani publici;

- legea prevede formarea și atestarea de inspector de siguranță rutieră, altul decât auditorul de siguranță rutieră, acesta având atât condiții de studii diferite cât și formarea inițială diferită. În niciun stat membru al Uniunii Europene nu există calificarea și calitatea de inspector de siguranță rutieră, inspecțiile de siguranță rutieră fiind efectuate în aceste state de echipe de specialiști dintre care cel puțin unul este auditor de siguranță rutieră. De altfel, Directiva 2008/96/CE definește noțiunile de evaluare de impact asupra siguranței rutiere audit de siguranță rutieră, inspecția de siguranță rutieră și auditor de siguranță rutieră neavând nicio prevedere despre “inspectorul de siguranță rutieră”;

- legea prevede, în mod similar, atestarea și pentru “auditorul de evaluare de impact asupra siguranței rutiere” în condițiile în care în toate statele membre ale Uniunii Europene, evaluarea de impact asupra siguranței rutiere este efectuată de auditorul de

siguranță rutieră, neexistând calificarea și calitatea de auditor de evaluare de impact asupra siguranței rutiere;

- legea are prevederi care conțin termeni tehnici incorecți, precum cei care definesc rețeaua rutieră altfel decât prevede Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare; de asemenea, legea face vorbire despre termeni ca “proiect preliminar” în loc de “studiu de fezabilitate” și “proiect detaliat” în loc de “proiect tehnic și detalii de execuție”, așa cum sunt aceștia definiți prin Hotărârea Guvernului nr. 28/2008 privind aprobarea conținutului-cadru al documentației tehnico-economice aferente investițiilor publice, precum și a structurii și metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investiții și lucrări de intervenții. Legea are de asemenea definiții vagi, precum definiția “modificărilor substanțiale” aduse la un drum printr-un proiect. Aceste aspecte creează confuzii și ambiguități la aplicare și interpretare, fapt ce generează un risc ridicat de apariție a litigiilor cu privire la aplicabilitatea și aplicarea legii;

- legea impune investitorului unui proiect de infrastructură obligația de a respecta integral recomandările conținute în raportul de audit de siguranță rutieră, fapt nemaîntâlnit nici în legislația de specialitate din statele membre U.E. nici în practica europeană. Acest lucru duce la apariția unui risc ridicat de blocare de proiecte de infrastructură și de absorbție scăzută a fondurilor destinate acestuia;

- legea impune administratorului unui drum să respecte întocmai recomandările raportului de inspecție de siguranță rutieră fără a face distincție între dispoziții și recomandări, așa cum este normal. Dispozițiile sunt obligatorii și se referă la refacerea caracteristicilor inițiale ale elementelor de siguranță, iar recomandările nu sunt obligatorii pentru administratorul drumului, ele referindu-se la eventuale modificări ale elementelor geometrice ale drumului sau la introducerea de elemente de siguranță noi.

Deoarece cele de mai sus fac ca legea, în forma ei actuală, să fie aplicată contrar unor directive europene, cu confuzii și interpretări, cu blocaje de proiecte de infrastructură și, în anumite momente, fără un control instituțional al cheltuirii de bani publici, aceasta având drept consecință neîndeplinirea scopului legii și anume reducerea accidentelor rutiere cu victime prin efectuarea auditului și inspecției de siguranță rutieră;

- legea, prin aplicare, ar crea instituția precedentului în ceea ce privește calitățile de inspector de siguranță rutieră și auditor de evaluare de impact asupra siguranței rutiere, concepte nemaiîntâlnite în statele membre ale Uniunii Europene sau în alte state avansate economic și care aplică bunele practici în materie de gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, și care nu produc niciun beneficiu stării de fapt din țara noastră, conferind unor persoane fizice auto puteri ce țin de domeniul autorității statale;

- legea îngreunează obținerea de finanțări pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere ducând chiar și la pierderea finanțărilor deja obținute. Legea afectează bugetul de stat și bugetele administratorilor rețelei rutiere, vulnerabilizându-le prin dispunerea cheltuirii banului public fără control. Activitatea instituțiilor puse în față obligației de a aplica sau respecta legea, în special activitatea Autorității Rutiere Române – A.R.R. care este nevoită să aplice prevederi contradictorii, implicit să încalce prevederi legale.

Ținând cont că neadoptarea în regim de urgență a acestor modificări ale Legii nr. 265/2008 ar conduce la:

- imposibilitatea formării de auditori de siguranță rutieră, ce conduce implicit la imposibilitatea efectuării operațiunilor de audit de siguranță rutieră la proiectele de infrastructură, fapt ce blochează construcția și modernizarea de drumuri conducând la neabsorbția fondurilor europene alocate și la returnarea sumelor deja utilizate,

- pierderea galopantă de vieți omenești,

- instituirea precedentului pentru situația în care o persoană fizică autorizată poate uza de atribuții care aparțin de drept autorității statale,

- instituirea precedentului privind crearea unui sistem de management al siguranței infrastructurii rutiere nearmonizat cu cadrul legislativ aplicabil și neconform cu directivele europene incidente, cu riscul declanșării unor acțiuni împotriva României;

Având în vedere că aplicarea în sens larg a legii a început în ianuarie 2016, odată cu actualizarea normelor de aplicare, iar problemele constatate au un grad ridicat de gravitate, reiese că remedierea acestora se poate realiza numai uzând de prerogativele Guvernului stabilite prin art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată;

În considerarea faptului că aceste elemente vizează interesul general public și constituie situații de urgență și extraordinare a căror reglementare nu poate fi amânată,

În temeiul art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată,

**Guvernul României** adoptă prezenta ordonanță de urgență.

**Art. I.** – Legea nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 608 din 23 august 2012, se modifică și se completează, după cum urmează:

**1. Alineatele (2) și (5) ale articolului 1 se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„(2) Prezenta lege se aplică drumurilor noi și drumurilor existente, după cum urmează:

a) autostrăzilor, drumurilor expres, precum și drumurilor aparținând rețelei rutiere transeuropene, astfel cum este definită la pct. 2 din anexa I la Decizia nr. 1.692/96/CE a

Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport;

- b) drumurilor de interes național;
- c) drumurilor de interes județean și străzilor de categoria I și a II-a;

.....

(5) Rețeaua rutieră care face obiectul prezentei legi cuprinde:

- a) autostrăzile;
- b) drumurile expres;
- c) drumurile internaționale <<E>>;
- d) drumurile naționale principale;
- e) drumurile naționale secundare;
- f) drumurile de interes județean;
- g) străzile de categoria I și a II-a.”

**2. La articolul 2 alineatul (2), litera a) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„a) asigurarea independenței auditorului de siguranță rutieră față de investitor, proiectant, executant sau administratorul drumului, după caz.”

**3. La articolul 3, literele a), b) și l) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„a) *auditul de siguranță rutieră* - verificarea detaliată, tehnică și sistematică, independentă, din punctul de vedere al siguranței, a caracteristicilor de proiectare proprii unui proiect de infrastructură rutieră în toate etapele, de la planificare până la momentul imediat după darea în exploatare a drumului public, în trafic;

b) *auditorul de siguranță rutieră* - persoana atestată conform prevederilor art. 6 și 8 să efectueze evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul de siguranță rutieră în condițiile prevăzute de art. 5 alin. (1), precum și inspecția de siguranță rutieră, în condițiile prevăzute de art. 5 alin. (2);

.....

l) *modificarea substanțială* - orice modernizare sau reabilitare care impune schimbarea elementelor geometrice ale drumului, după cum urmează:

(i) în plan orizontal: aliniamente, curbe, respectiv razele acestora,

(ii) în profil longitudinal: declivități, curbe verticale pentru racordarea declivităților succesive, respectiv razele acestora, pasul de proiectare,

(iii) în profil transversal: lățimi ale elementelor componente ale drumurilor în aliniamente, supralărgiri ale platformei și părții carosabile ale drumurilor în curbe, pante transversale (dever-uri), înclinări de taluzuri,

precum și orice schimbare adusă proiectului de reglementare a circulației prin indicatoare și marcaje;”

**4. La articolul 3, litera h) se abrogă.**

**5. La articolul 3, după litera o) se introduce o nouă literă, lit. p), cu următorul cuprins:**

„p) *inspecția de siguranță rutieră suplimentară* – inspecția efectuată pe drumul public care are ca scop fie identificarea eventualelor cauze legate de infrastructură, care au favorizat, sau cauzat producerea unui accident rutier soldat cu persoane decedate, fie urmărirea modului de respectare a dispozițiilor cuprinse în raportul de inspecție de siguranță rutieră.”

**6. La Capitolul II, titlul se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Dobândirea și încetarea calității de auditor de siguranță rutieră”

**7. Articolul 4 se modifică și va avea următorul cuprins:**



„Art. 4. – Poate fi auditor de siguranță rutieră o persoană dacă îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

a) nu are mențiuni înscrise în certificatul de cazier judiciar;

b) îndeplinește condiția de a avea competență profesională prealabilă în vederea admiterii la cursurile de formare a auditorilor, adică:

(i) are studii superioare dovedite cu diplomă de licență și diplomă de master recunoscute, într-una din specialitățile construcției și proiectării drumurilor și podurilor, construcții civile, ingineria transporturilor, sau ingineria autovehiculelor rutiere, ori studii echivalente potrivit prevederilor art. 153 alin. (2) din Legea nr. 1/2011 a educației naționale, cu modificările și completările ulterioare, precum și o experiență profesională de cel puțin 3 ani dovedită în unul sau mai multe dintre domeniile menționate, sau

(ii) a activat ca polițist rutier în grad de ofițer și are o experiență de cel puțin 10 ani în sistematizarea traficului rutier,

c) a frecventat cursurile pentru formarea auditorilor de siguranță rutieră și a promovat examenul de atestare a calității de auditor de siguranță rutieră, în condițiile prevăzute de prezenta lege;

d) este aptă din punct de vedere medical pentru exercitarea acestei activități;

e) nu i s-a interzis exercitarea profesiei în domeniul specialității sale prin hotărâre judecătorească rămasă definitivă;

f) deține permis de conducere categoria B.”

#### **8. Articolul 5 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 5. - (1) Auditul de siguranță rutieră și evaluarea de impact asupra siguranței rutiere se efectuează în regim de liberă practică de către auditori de siguranță rutieră, desemnați de către Autoritatea Rutieră Română – ARR în condițiile prezentei legi.

(2) Inspekția de siguranță rutieră se efectuează de către Autoritatea Rutiera Româna – ARR prin echipe formate din personalul de specialitate angajat în cadrul Autorității

Rutiere Române – ARR, cel puțin unul dintre membrii echipei fiind atestat ca auditor de siguranță rutieră în conformitate cu prevederile prezentei legi. Auditorii de siguranță rutieră angajați ai Autorității Rutiere Române - ARR nu pot efectua audit de siguranță rutieră și evaluare de impact asupra siguranței rutiere conform prevederilor alin. (1).

(3) Modalitatea de desfășurare a activității de inspecție de siguranță rutieră și modul de întocmire a raportului de inspecție de siguranță rutieră de către personalul din cadrul Autorității Rutiere Române – ARR, ținând cont de prevederile punctului 3 al anexei nr. 3 la prezenta lege, se stabilesc și se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor.”

**9. Alineatele (1), (2), (5) și (6) ale articolului 6 se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„(1) Formarea profesională prevăzută la art. 4 lit. c) precum și perfecționarea profesională a auditorilor de siguranță rutieră se asigură prin organizarea de programe de formare/perfecționare profesională de către Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. în colaborare cu instituții de învățământ superior acreditate, în baza standardului ocupațional avizat de Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. și aprobat în condițiile legislației în vigoare. Până la adoptarea standardului ocupațional menționat, cursurile de formare și perfecționare profesională a auditorilor de siguranță rutieră se vor desfășura în baza programelor cadru aprobate prin ordin al ministrului transporturilor.

(2) Durata și conținutul programelor de formare profesională prevăzute la alin. (1) se stabilesc în baza programelor cadru de formare profesională aprobate prin ordin al ministrului transporturilor, la propunerea Autorității Rutiere Române - A.R.R., în funcție de competențele deținute anterior de candidați. Formarea auditorilor de siguranță rutieră are ca obiectiv însușirea de către candidați a tuturor competențelor necesare desfășurării activităților de evaluare de impact asupra siguranței rutiere, audit de siguranță rutieră și inspecție de siguranță rutieră.

.....

(5) Auditorii sunt obligați să participe o dată la 2 ani la cursurile de perfecționare profesională organizate de Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. în colaborare cu instituții de învățământ superior acreditate.

(6) Participarea la cursurile de perfecționare profesională este condiționată de dovada îndeplinirii condițiilor privind cazierul judiciar și permisul de conducere, prevăzute la art. 4 lit. a) și f).”

**10. Alineatul (4) al articolului 6 se abrogă.**

**11. Alineatele (1), (2), (4) și (5) ale articolului 8 se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„(1) Accesul la profesia de auditor de siguranță rutieră se realizează conform prevederilor prezentei legi.

(2) Examinarea candidaților în vederea atestării ca auditor de siguranță rutieră se efectuează de Comisia prevăzută la art. 7 alin. (1) în conformitate cu prevederile stabilite prin ordin al ministrului transporturilor.

.....

(4) Comisia comunică conducerii Autorității Rutiere Române - A.R.R. numele și datele de identificare ale persoanelor care au obținut atestatul de auditor de siguranță rutieră, în vederea înscrierii acestora în Registrul auditorilor de siguranță rutieră, denumit în continuare Registru. Lista auditorilor, actualizată, va fi făcută publică pe pagina de internet a Autorității Rutiere Române - A.R.R.

(5) Pentru cetățeanul unui stat membru al Uniunii Europene sau al unui stat aparținând Spațiului Economic European sau al Confederației Elvețiene, care a dobândit calitatea de auditor de siguranță rutieră în unul dintre aceste state, Comisia recunoaște certificatul emis de autoritatea competentă din statul de origine, în baza căruia cetățeanul exercită legal profesia, potrivit prevederilor Legii nr. 200/2004 privind recunoașterea

diplomelor și calificărilor profesionale pentru profesiile reglementate din România, cu modificările și completările ulterioare.”

**12. După alineatul (5) al articolului 8 se introduce un nou alineat, alin. (5<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:**

„(5<sup>1</sup>) În situația în care prestatorul de servicii de audit de siguranță rutieră dorește să-și desfășoare activitatea în România în mod ocazional sau temporar, în condițiile art. 35<sup>3</sup> alin. (1) și alin. (3) lit. a – c) din Legea nr. 200/2004 privind recunoașterea diplomelor și calificărilor profesionale pentru profesiile reglementate din România, cu modificările și completările ulterioare, acesta este înscris într-o secțiune specială a registrului prevăzut la alin. (4).”

**13. Articolul 9 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 9 - (1) Calitatea de auditor de siguranță rutieră încetează în următoarele cazuri:

a) la cerere, prin renunțare făcută în scris de către persoana respectivă;

b) în cazul în care persoana nu mai îndeplinește una dintre condițiile prevăzute la art. 4 lit. a), d), e) și f);

c) în caz de deces.

(2) Încetarea calității de auditor de siguranță rutieră se dispune de Autoritatea Rutieră Română - A.R.R., prin rezoluția de retragere a atestatului, în una dintre situațiile prevăzute la alin. (1), dar numai după notificarea auditorului în cazurile prevăzute la alin. (1) lit. b), pentru a elimina cauza într-un termen prestabilit.

(3) În caz de încetare a calității de auditor de siguranță rutieră, numele acestuia se radiază din Registru.”

**14. Articolul 10 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 10. - (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 care se construiește sau se modifică substanțial, se realizează potrivit prevederilor cuprinse în anexa nr. 1 și se concretizează într-un raport de evaluare de impact asupra siguranței rutiere.

(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.

(3) Auditul de siguranță rutieră este parte integrantă a unui proiect de infrastructură rutieră, se concretizează într-un raport de audit de siguranță rutieră și se execută obligatoriu pe capitole, corespunzător pentru fiecare dintre următoarele stadii, cu respectarea prescripțiilor prevăzute în anexa nr. 2:

- a) studiul de fezabilitate /documentația de avizare a lucrărilor de intervenții;
- b) proiect tehnic și detalii de execuție;
- c) anterior recepției la terminarea lucrărilor la drumul public;
- d) imediat după darea în exploatare a drumului public, în trafic.

(4) Raportul rezultat în urma evaluării de impact/auditului de siguranță rutieră are anexat un set de recomandări privind remedierea eventualelor deficiențe constatate.

(5) Inspecția de siguranță rutieră se realizează obligatoriu pentru fiecare drum public al rețelei rutiere care face obiectul prezentei legi, din 2 în 2 ani, se concretizează într-un raport de inspecție de siguranță rutieră și cuprinde verificarea periodică a elementelor care influențează siguranța rutieră în conformitate cu listele cadru de verificare și, după caz, analiza posibilelor efecte ale lucrărilor rutiere în curs de execuție asupra siguranței traficului și identificarea aspectelor legate de prevenirea accidentelor.

(6) Raportul rezultat în urma inspecției de siguranță rutieră are anexat un set de recomandări și/sau un set de dispoziții privind remedierea eventualelor deficiențe constatate.

(7) Dispozițiile din raportul de inspecție de siguranță rutieră privind remedierea eventualelor deficiențe constatate sunt obligatorii pentru administratorul drumului inspectat, în termenele stabilite conform prevederilor alin. (8).

(8) Setul de măsuri care pot fi dispuse de raportul de inspecție de siguranță rutieră, prin lucrări de intervenții generale executate de administratorului drumului, precum și termenele de punere în executare a acestora se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor.

(9) Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere sau auditul de siguranță rutieră se realizează de un auditor sau de o echipă de auditori, după caz, în funcție de complexitatea lucrării.

(10) În cazul unui accident rutier soldat cu persoane decedate, înregistrat pe un drum public, organele de poliție care anchetează cazul notifică în termen de 15 zile Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. cu privire la accident furnizând datele prevăzute în anexa nr. 4.

(11) În termen de 90 de zile de la notificarea prevăzută la alin. (10), Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. efectuează o inspecție de siguranță rutieră suplimentară la locul accidentului cu scopul identificării eventualelor cauze legate de infrastructură care au favorizat, sau cauzat producerea accidentului.

(12) Autoritatea Rutieră Română – ARR efectuează, de asemenea, inspecții de siguranță rutieră suplimentare pe tronsoanele anterior inspectate, după expirarea termenelor prevăzute la alin. (8), pentru urmărirea modului de respectare a dispozițiilor cuprinse în raportul de inspecție de siguranță rutieră.

(13) În raportul de inspecție de siguranță rutieră suplimentară, efectuată în condițiile prevăzute la alin. (11), un punct distinct îl va constitui analiza eventualelor dispoziții din

rapoartele de inspecție periodice/suplimentare anterioare, care nu au fost rezolvate în termenul stabilit conform alin. (8), până la data accidentului și care, eventual, au constituit cauza accidentului.”

**15. Articolului 11 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 11 – (1) În vederea realizării evaluării de impact asupra siguranței rutiere, a auditului de siguranță rutieră sau a inspecției de siguranță rutieră, se încheie un contract între Autoritatea Rutieră Română – A.R.R., pe de o parte, și investitor sau administrator, după caz, pe de alta parte, pe baza unui contract cadru stabilit prin ordin al ministrului transporturilor.

(2) Desemnarea auditorilor de siguranță rutieră pentru efectuarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere/auditului de siguranță rutieră se face cu respectarea prevederilor alin. (7), a principiului transparenței și al tratamentului egal, precum și a criteriului desemnării echitabile a auditorilor de siguranță rutieră, asigurându-se un grad nediscriminatoriu de încărcare a acestora într-un an calendaristic.

(3) În cazul în care într-o procedură de desemnare conform celor prevăzute la alin. (2), nu există auditori de siguranță rutieră disponibili, iar efectuarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere sau a auditului de siguranță rutieră reclamă urgență temeinic justificată, Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. poate desemna, auditori de siguranță rutieră cu derogare de la criteriul desemnării echitabile.

(4) Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. desemnează auditorii de siguranță rutieră cu respectarea prevederilor alin. (2) și (3) și notifică în acest sens auditorii de siguranță rutieră desemnați și investitorul sau administratorul, după caz, în cel mai scurt timp, dar nu mai mult de 30 de zile calendaristice de la data semnării contractului prevăzut la alin. (1).

(5) Auditorii de siguranță rutieră nu pot refuza desemnarea decât din motive obiective sau în una dintre situațiile prevăzute la alin. (6) și (7).

(6) Auditorul de siguranță rutieră are obligația de a aduce la cunoștința Autorității Rutiere Române - A.R.R. orice împrejurare de natură a aduce atingere principiului independenței acestuia față de investitor, proiectant, executant sau administratorul drumului, după caz, imediat ce a luat cunoștință de aceasta.

(7) 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, o rudă a sa până la gradul al II-lea sau un angajat al acestuia are relații contractuale ori este angajat al uneia dintre părți;

b) auditorul de siguranță rutieră, o rudă a sa până la gradul al II-lea sau un angajat al acestuia este acționar ori deține părți sociale la una dintre părți;

c) auditorul de siguranță rutieră, o rudă a sa până la gradul al II-lea sau un angajat al acestuia este membru în organele de conducere ale uneia dintre părți;

d) sunt îndeplinite alte condiții legale privind conflictul de interese sau incompatibilitatea.

(8) În condițiile întocmirii de către unul sau mai mulți auditori de siguranță rutieră a unui raport de audit de siguranță rutieră/evaluare de impact asupra siguranței rutiere/inspecție de siguranță rutieră, fără respectarea prevederilor alin. (6) și (7), raportul este nul de drept, iar auditorii de siguranță rutieră răspund după caz, administrativ, civil și/sau penal potrivit legislației în vigoare.

(9) În cazul prevăzut la alin. (8), auditorii de siguranță rutieră care au efectuat activitatea de audit de siguranță rutieră și/ sau evaluare de impact asupra siguranței rutiere, sunt obligați la restituirea onorariului încasat.”

## **16. Articolul 12 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 12. - (1) Investitorul sau administratorul drumului, după caz, este obligat să depună la Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. documentația privind fiecare capitol al proiectului de infrastructură rutieră sau a drumului public supus evaluării de impact



asupra siguranței rutiere, inspecției de siguranță rutieră sau auditului de siguranță rutieră, în cel mai scurt timp, dar nu mai mult de 30 de zile calendaristice de la data semnării contractului prevăzut la art. 11 alin. (1).

(2) Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. pune la dispoziția auditorului de siguranță rutieră sau echipei de auditori de siguranță rutieră, la cererea acestora, după caz, documentația privind:

- a) evaluarea de impact asupra siguranței rutiere;
- b) documentele conținute în studiul de fezabilitate, studiul de fezabilitate, proiect tehnic și detalii de execuție, dar nu mai puțin decât:
  - (i) planurile generale ale traseului;
  - (ii) planurile de situație și profilurile transversale și longitudinale ale traseului;
  - (iii) planurile terenurilor pe care este proiectat traseul;
  - (iv) planurile de semnalizare orizontală și verticală de pe traseu, precum și ale echipamentelor de tip sistem de transport inteligent;
  - (v) memoriile tehnice;
  - (vi) analizele de trafic, existent și prognozat;
- c) datele și informațiile privind accidentele rutiere înregistrate pe drumuri auditate;
- d) informațiile cu privire la recomandările conținute în raportul anterior;
- e) alte informații necesare.

(3) La cererea auditorului de siguranță rutieră sau a echipei de auditori de siguranță rutieră, autoritățile cu atribuții în siguranță rutieră pun la dispoziția acestora, în scris, informațiile necesare realizării evaluării de impact asupra siguranței rutiere, auditului de siguranță rutieră sau inspecției de siguranță rutieră, cu excepția cazurilor prevăzute de lege.”

**17.Alineatele (1) și (5) ale articolului 13 se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„(1) Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul de siguranță rutieră se realizează la cererea investitorului adresată Autorității Rutiere Romane – A.R.R., inspecția de siguranță rutieră periodică prevăzută la art. 10 alin. (5) se realizează pe baza unei planificări anuale și în baza contractelor încheiate pentru o perioadă de doi ani între administratorul drumului public și Autoritatea Rutieră Română – A.R.R., iar inspecția de siguranță rutieră suplimentară prevăzută la art. 10 alin. (11) și (12) se realizează la notificarea organelor de poliție sau în baza unor programe proprii ale Autorității Rutiere Romane – A.R.R., după caz.

.....

(5) Prevederile alin. (4) sunt valabile și pentru cazul depunerii rapoartelor de evaluare de impact.”

**18. După alineatul (5) al articolului 13 se introduce un nou alineat, alin. (6) cu următorul cuprins:**

„(6) În cazul inspecțiilor de siguranță rutieră prevăzute la art. 10 alin. (5) și (11), raportul de inspecție de siguranță rutieră se întocmește în două exemplare originale și se transmite de Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. administratorului drumului, în termen de maximum 90 de zile de la data semnării contractului, respectiv de la data notificării prevăzute la art. 10 alin. (10). În același termen, Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. transmite o copie conformă cu originalul a raportului de inspecție de siguranță rutieră și organului de poliție.”

**19. Articolul 14 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 14. - (1) Investitorul are obligația de a întreprinde demersurile necesare pentru a asigura respectarea recomandărilor conținute în raportul prevăzut la art. 10 alin. (3), înainte de finalizarea stadiului supus auditării, sau imediat după rămânerea definitivă a concluziilor raportului, sau după caz, de a contesta la comisie prevederile unora sau

tuturor recomandărilor, transmițând în acest sens obiecțiuni în scris, în termen de 10 zile lucrătoare de la data primirii raportului de audit de siguranță rutieră/evaluare de impact asupra siguranței rutiere.

(2) Comisia soluționează contestația și poate menține recomandările, le poate modifica, sau poate considera obiecțiunile ca fiind întemeiate. Comisia comunică rezultatul soluționării contestației investitorului, Autorității Rutiere Române - A.R.R. și auditorului de siguranță rutieră.

(3) Administratorul este răspunzător pentru daunele produse participanților la trafic, care au fost afectați de nerezolvarea dispozițiilor conținute în raportul de inspecție de siguranță rutieră prevăzut la art. 10 alin. (6) în termenul prevăzut la art. 10 alin. (8).

(4) Rezultatul soluționării contestației prevăzut la alin. (2) poate fi contestat la instanța de contencios administrativ competentă, de către cei interesați. O copie a hotărârii instanței, rămasă definitivă, se anexează la raportul respectiv.”

## **20. Articolul 15 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 15. - Tarifele practicate de Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. pentru efectuarea evaluării de impact, a auditului de siguranță rutieră și a inspecției de siguranță rutieră, onorariile cuvenite auditorilor de siguranță rutieră pentru activitatea prestată, precum și tarifele percepute pentru activitățile prevăzute la art. 6 alin. (2) și (5) și art. 20 alin. (2) lit. m) și n) se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor.”

## **21. Articolul 16 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 16. - Sumele încasate potrivit prevederilor ordinului emis în temeiul art. 15 constituie venit la bugetul Autorității Rutiere Române - A.R.R. și se utilizează pentru plata onorariilor auditorilor pentru activitățile desfășurate, plata indemnizațiilor membrilor Comisiei, efectuarea inspecțiilor de siguranță rutieră prevăzute la art. 10 alin.

(11) și (12), precum și pentru finanțarea activităților proprii ale Autorității Rutiere Române - A.R.R. stabilite prin ordinul respectiv.”

**22. Articolul 17 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 17. - Raporturile dintre Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. și auditorii de siguranță rutieră care desfășoară activitatea de audit de siguranță rutieră și evaluare de impact asupra siguranței rutiere se stabilesc prin contract de prestări de servicii, semnat de ambele părți, care prevede drepturile și obligațiile părților, termenele pentru finalizarea și predarea rapoartelor, termenele și modul de plată, în baza unui contract – cadru aprobat prin ordin al ministrului transporturilor.”

**23. Alineatele (3) și (4) ale articolului 18 se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„(3) Măsurile corective propuse în raportul de inspecție de siguranță rutieră, sub formă de recomandări și/sau dispoziții, se vor concentra pe tronsoanele rutiere prevăzute la alin. (2), administratorul drumului acordând prioritate acelor măsuri prevăzute la pct. 3 lit. e) din anexa nr. 3 care prezintă cel mai favorabil raport beneficii-costuri.

(4) Elementele de evaluare minimale care trebuie conținute în cadrul unui raport privind inspecția de siguranță rutieră pe tronsoanele rutiere prevăzute la alin. (2) sunt prevăzute la pct. 3 din anexa nr. 3.”

**24. Alineatul (1) al articolului 20 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(1) Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. este singura instituție competentă să efectueze inspecția de siguranță rutieră și să gestioneze efectuarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere, a auditului de siguranță rutieră, precum și desfășurarea activităților de formare, atestare și perfecționare profesională a auditorilor de siguranță rutieră.”

**25. La articolul 20 alineatul (2), literele a), c), d), e), f), k), m) și n) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„a) desemnează, în condițiile prezentei legi, auditorii de siguranță rutieră în vederea efectuării evaluării de impact asupra siguranței rutiere și a auditului de siguranță rutieră;

.....

c) stabilește aspectele de ordin contractual cu investitorii/administratorii și cu auditorii de siguranță rutieră, stabilește circuitul documentelor și informațiilor între părțile implicate în activitățile ce fac obiectul prezentei legi;

d) asigură organizarea cursurilor de formare profesională, în scopul atestării auditorilor de siguranță rutieră, precum și organizarea cursurilor de perfecționare pentru auditorii de siguranță rutieră atestați;

e) aplică deciziile Comisiei privitoare la atestarea auditorilor de siguranță rutieră și emiterea atestatelor respective;

f) organizează periodic informări și dezbateri ale auditorilor de siguranță rutieră pe teme legate de rezultatele cercetării și practicii în domeniu;

.....

k) elaborează și propune spre aprobare prin ordin al ministrului transporturilor metodologia de lucru și de atestare a auditorilor de siguranță rutieră;

.....

m) realizează documentații și publicații de specialitate periodice pentru auditorii de siguranță rutieră din evidența Registrului;

n) distribuie auditorilor de siguranță rutieră documentațiile și publicațiile prevăzute la lit. g) și m), precum și alte reglementări de interes;”

**26. La articolul 20 alineatul (2), după litera n) se introduc patru noi litere, lit. o) - r) cu următorul cuprins:**

„o) efectuează prin proprii angajați inspecțiile de siguranță rutieră / inspecțiile de siguranță rutieră suplimentară;

p) stabilește proceduri proprii de lucru pentru personalul de specialitate care formează echipele de inspecție de siguranță rutieră;

q) întocmește programe proprii pentru efectuarea inspecțiilor de siguranță rutieră suplimentară, prevăzute la art. 10 alin. (11);

r) pentru îndeplinirea atribuțiilor specifice colaborează cu alte organisme și instituții din țară sau străinătate care desfășoară activități în domeniul siguranței rutiere.”

**27. La articolul 21 alineatul (1), literele a) - c) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„a) suspendarea calității de auditor de siguranță rutieră pe o durată de 30 de zile, în cazul nedeunerii în termen a rapoartelor pentru activitățile contractate de Autoritatea Rutieră Română - A.R.R.;

b) suspendarea calității de auditor de siguranță rutieră pe o durată de la o lună la 6 luni:

(i) pentru încetarea îndeplinirii uneia dintre condițiile de obținere a atestatului de auditor prevăzute la art. 4, până la îndeplinirea integrală a condițiilor respective. Dacă după 6 luni condițiile respective nu sunt îndeplinite integral, suspendarea se prelungește corespunzător;

(ii) pentru depășirea nejustificată, cu cel puțin un an, a obligațiilor prevăzute la art. 6 alin. (5);

c) suspendarea calității de auditor de siguranță rutieră pe o perioadă de un an, pentru încălcarea prevederilor art. 2 alin. (2) și art. 11 alin. (6) și (7), dacă încălcarea nu este considerată infracțiune.”

**28. La articolul 23, literele b), c), e) și f) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„b) cu amendă de la 1.000 lei la 5.000 lei, aplicată auditorului de siguranță rutieră, pentru nerespectarea prevederilor art. 2 alin. (2) lit. b) și c), art. 11 alin. (6) și (7), pentru nerespectarea metodologiei privind realizarea raportului, precum și pentru depunerea raportului cu depășirea nejustificată a termenului contractat de depunere;

c) cu amendă de la 10.000 lei la 50.000 lei, aplicată administratorului drumului pentru nerespectarea prevederilor art. 10 alin. (7), în termenul stabilit prin art. 10 alin. (8);

.....

e) cu amenda de la 10.000 lei la 50.000 lei, aplicată beneficiarului auditului, pentru nerespectarea, fără justificări scrise depuse comisiei, a obligațiilor prevăzute la art. 14 alin. (1);

f) cu amendă de la 50.000 lei la 100.000 lei, aplicată beneficiarului evaluării de impact asupra siguranței rutiere sau a auditului de siguranță rutieră, pentru nerespectarea prevederilor art. 13 alin. (1) privind solicitarea efectuării evaluării de impact asupra siguranței rutiere sau a auditului de siguranță rutieră, după caz.”

**29. La articolul 23, litera d) se abrogă.**

**30. Alineatul (1) al articolului 24 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(1) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la art. 23 se fac, după caz, de către:

a) personalul împuternicit în acest sens din cadrul Ministerului Transporturilor și Inspectoratului de Stat în Construcții - I.S.C. pentru contravențiile prevăzute la art. 23 lit. a) – f), în limita competențelor acestora;

b) ofițerii și/sau agenții de poliție din cadrul Poliției Române, pentru contravențiile prevăzute la art. 23 lit. c) și e).”

**31. După articolul 27 se introduce un nou articol, art. 27<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„Art. 27<sup>1</sup> – Activitățile de evaluare de impact asupra siguranței rutiere, de audit de siguranță rutieră și de inspecție de siguranță rutieră se pot efectua și pe alte categorii de drumuri decât cele prevăzute la art. 1 alin. (2), opțional, la cererea investitorului sau administratorului, în condițiile prezentei legi.”

**32. La anexa nr. 1 punctul 1, litera e) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„e) compararea alternativelor propuse, inclusiv analiza raportului costuri-beneficii;”

**33. La anexa nr. 1 punctul 2, literele a), c), d), f) și g) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„a) accidente soldate cu decese și/sau răni grave; obiectivele de reducere a numărului de accidente în comparație cu scenariul care prevede eventualitatea neinițierii vreunei acțiuni;

.....

c) efecte posibile asupra rețelelor rutiere existente cum ar fi accese, intersecții, treceri la nivel și altele asemenea;

d) utilizatorii drumurilor, inclusiv utilizatorii vulnerabili cum ar fi, pietoni, bicicliști, motocicliști și alții asemenea;

f) condiții climatice și sezoniere;

g) prezența unui număr suficient de zone de parcare sigure;”

**34. La anexa nr. 2 punctul 1, literele a)-e), g)-i) și k) se modifică și vor avea următorul cuprins:**



„a) localizarea geografică, care include expunerea la alunecările de teren, la inundații, la avalanșe și altele asemenea, condiții climatice și sezoniere, precum și activități seismice;

b) tipurile de intersecții și distanța dintre acestea;

c) numărul și tipul benzilor de circulație;

d) structura și componența traficului admis pe noua infrastructură;

e) funcționalitatea drumului în cadrul rețelei;

g) viteze de proiectare și viteze de circulație;

h) profile transversale, care cuprind: lățimea părții carosabile, piste pentru bicicliști, trotuare;

i) traseul în plan de situație și în profil longitudinal;

k) dispunerea intersecțiilor.”

**35. La anexa nr. 2 punctul 2, partea introductivă se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Criterii aplicabile în stadiul de proiect tehnic și detalii de execuție:”

**36. La anexa nr. 2 punctul 2, literele a), b), d) și e) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„a) planul de situație;

b) semnalizare orizontală și verticală coerentă;

.....

d) echipamente poziționate în ampriza drumului;

e) plantația rutieră adiacentă drumului în extravilan și construcțiile, amenajările și alte obiective din intravilanul localităților;”

**37. La anexa nr. 2 punctul 3, litera b) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„b) lizibilitatea elementelor de semnalizare orizontală și verticală;”

**38. La anexa nr. 3 partea introductivă se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Clasificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente și clasificarea siguranței rețelei rutiere”

**39. La anexa nr. 3 punctul 3 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„3. Elementele de evaluare pentru echipele de experți la vizitele pe teren pentru efectuarea inspecției de siguranță rutieră:”

**40. La anexa nr. 3 punctul 3, litera e) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„e) potențiale măsuri corective care se realizează etapizat, 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 și de luminozitate;
- îmbunătățirea stării de siguranță a echipamente poziționate în ampriza drumului, cum ar fi sistemele de protecție pasivă;
- îmbunătățirea coerenței, vizibilității, lizibilității și poziționării marcajelor rutiere, în special aplicarea unor benzi de avertizare sonoră pentru încetinire și a semnalizării verticale;
- îmbunătățirea aderenței/rugozității suprafeței de rulare a drumului;
- reproiectarea sistemelor de protecție pasivă;
- asigurarea și îmbunătățirea protecției pasive în zona mediană;
- reconsiderarea posibilității de efectuare a manevrei de depășire în condiții de siguranță;
- îmbunătățirea amenajării intersecțiilor, inclusiv a trecerilor la nivel cu calea ferată;
- modificarea traseului;
- modificarea lățimii drumului, prin prevederea de acostamente consolidate;
- instalarea unui sistem de gestionare și de control al traficului;
- reducerea unui posibil conflict cu utilizatorii vulnerabili ai drumurilor;
- modernizarea drumurilor în funcție de standardele de proiectare în vigoare;

- reabilitarea și mărirea capacității portante a drumurilor;
- utilizarea unor semne de circulație inteligente;
- îmbunătățirea sistemelor inteligente de transport și a serviciilor telematice pentru interoperabilitate, situații de urgență și semnalizare.”

**41.Punctele 1 și 4 ale anexei nr. 4 se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„1. localizarea cât mai precisă a accidentului;

.....

4. informații referitoare la drum, cum ar fi tipul de zonă, categoria de drum, tipul de intersecție cu semnalizarea aferentă, numărul benzilor de circulație, marcajul, suprafața de rulare, sistemele de iluminat și condițiile meteorologice, limitarea de viteză, șanțuri, rigole, taluzuri, șanțuri de gardă, ziduri de sprijin, parapeteți și alte lucrări de artă, vegetație sau alte elemente cu rigiditate ridicată la impact;”

**Art. II.** – (1) În anexa nr. 2 la Legea nr. 200/2004 privind recunoașterea diplomelor și calificărilor profesionale pentru profesiile reglementate din România, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 500 din 3 iunie 2004, cu modificările și completările ulterioare, punctele 66 și 67 se abrogă.

(2) Începând cu intrarea în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, Ministerul Transporturilor prin Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. procedează la actualizarea în condițiile legii a Clasificării ocupațiilor din România, aprobată prin Ordinul ministrului muncii, familiei și protecției sociale și al președintelui Institutului Național de Statistică nr. 1832/856/2011, cu modificările și completările ulterioare.

**Art. III.** – Prezenta ordonanță de urgență intră în vigoare în termen de 10 zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I.

**Art. IV.** - Legea nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 608 din 23 august 2012, cu modificările și completările aduse prin prezenta ordonanță de urgență, se va republica în Monitorul Oficial al României, Partea I, după aprobarea acesteia prin lege,

dându-se textelor o nouă numerotare.

**PRIM – MINISTRU**



**DACIAN JULIEN CIOLOȘ**

**Contrasemnează:**

Ministrul transporturilor

**Dan Marian Costescu**

Viceprim-ministru,

ministrul dezvoltării regionale și administrației publice

**Vasile Dîneș**

Ministrul afacerilor interne

**Petre Tobă**

Ministrul finanțelor publice

**Anca Dana Dragu**

Ministrul educației naționale și cercetării științifice

**Adrian Cîrău**

Ministrul muncii, familiei, protecției sociale  
și persoanelor vârstnice

**Dragoș-Nicolae Pîslaru**

Ministrul afacerilor externe

**Lazăr Comănescu**



București, 16.06.2016  
Nr. 22