

1/4	Prezenta directivă nu se aplică tunelurilor rutiere reglementate de Directiva 2004/54/CE.	1/3	Prezenta lege 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.		
2	<p>Definiții</p> <p>În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:</p> <p>1. „rețea rutieră transeuropeană” înseamnă rețeaua rutieră definită la punctul 2 din anexa I la Decizia nr. 1692/96/CE;</p> <p>2. „entitatea competentă” înseamnă orice organism public sau privat instituit la nivel național, regional sau local și care participă la punerea în aplicare a prezentei directive, în baza competențelor care îi revin, inclusiv acele organe desemnate ca entități competente, înființate înaintea intrării în vigoare a prezentei directive, în măsura în care acestea îndeplinesc cerințele prezentei directive;</p> <p>3. „evaluarea de impact asupra siguranței rutiere” înseamnă o analiză comparativă strategică a impactului asupra gradului de siguranță a rețelei rutiere al unei noi căi rutiere sau al unei modificări substanțiale a rețelei existente;</p> <p>4. „operațiune de audit în domeniul siguranței rutiere” înseamnă o verificare detaliată, tehnică și sistematică, independentă, din punct de vedere al siguranței, a caracteristicilor de proiectare proprii unui plan de infrastructură rutieră în toate etapele, de la planificare la începutul exploatării;</p> <p>5. „clasificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente” înseamnă o metodă de identificare, analizare și clasificare a tronsoanelor rețelelor rutiere, care au fost în exploatare mai mult de trei ani, pe care s-a înregistrat un număr mare de accidente soldate cu persoane decedate ca proporție față de fluxul de trafic;</p>	3	<p>În înțelesul prezentei legi, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:</p> <p>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;</p> <p>b) auditorul de siguranță rutieră - persoana atestată conform prevederilor art. 6 și 8 să efectueze în 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);</p> <p>c) drumul public - drumul deschis circulației publice, ale cărui elemente constructive sunt cele definite de Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare;</p> <p>d) drumul amenajat/strada amenajată - drumul public al cărui carosabil este acoperit cu asfalt, beton de ciment sau macadam;</p> <p>e) clasificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente - metoda de identificare, analizare și clasificare a tronsoanelor infrastructurii rutiere, care au fost în exploatare mai mult de 3 ani, pe care s-a înregistrat un număr mare de accidente soldate cu persoane decedate, proporțional cu fluxul de trafic;</p> <p>f) clasificarea siguranței rețelei rutiere - metoda pentru identificarea, analizarea și clasificarea secțiunilor rețelei rutiere existente, în funcție de potențialul de îmbunătățire a siguranței și de reducere a costurilor legate de accidente;</p> <p>g) evaluarea de impact asupra siguranței rutiere - o analiză comparativă strategică a impactului asupra gradului de siguranță a rețelei rutiere în</p>		

	<p>6. „clasificarea siguranței rețelei” înseamnă o metodă pentru identificarea, analizarea și clasificarea secțiunilor rețelei existente în funcție de potențialul de îmbunătățire a siguranței și de reducere a costurilor legate de accidente;</p> <p>7. „inspecție în materie de siguranță” înseamnă o verificare periodică obișnuită a caracteristicilor și defecțiunilor care necesită lucrări de întreținere din motive de siguranță;</p> <p>8. „linii directe” înseamnă măsurile adoptate de statele membre care indică etapele de urmat și elementele de avut în vedere în aplicarea procedurilor de siguranță prevăzute în prezenta directivă;</p> <p>9. „proiect de infrastructură” înseamnă un proiect destinat construirii de noi infrastructuri rutiere sau modificării semnificative a unor rețele existente, care afectează fluxul de trafic.</p>	<p>cazul unui proiect al unei noi căi rutiere sau în cazul unui proiect privind modificări substanțiale constructive ale rețelei existente;</p> <p>i) inspecția de siguranță rutieră periodică-verificarea periodică a rețelei rutiere aflate în exploatare, din punctul de vedere al siguranței circulației, cu identificarea eventualelor disfuncționalități sau deficiențe de operare și/sau de întreținere a drumului, care pot conduce la producerea de accidente rutiere;</p> <p>j) rețeaua rutieră transeuropeană - rețeaua rutieră definită la pct. 2 din anexa I la Decizia nr. 1.692/96/CE;</p> <p>k) liniile directe - măsurile adoptate de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii care indică etapele de urmat și elementele de avut în vedere în aplicarea procedurilor de siguranță rutieră prevăzute în prezenta lege;</p> <p>l) modificarea substanțială - orice modernizare sau reabilitare care impune schimbarea elementelor geometrice ale drumului, după cum urmează:</p> <ul style="list-style-type: none"> - în plan orizontal : aliniamente, curbe, respectiv razele acestora, - în profil longitudinal: declivități, curbe verticale pentru racordarea declivităților succesive, respectiv razele acestora, pasul de proiectare, - în profil transversal: lățimi ale elementelor componente ale drumurilor în aliniamente, supralărgiri ale platformei și părții carosabile ale drumurilor în curbe, pante transversale (deveruri), înclinări de taluzuri, precum și orice schimbare adusă proiectului de reglementare a circulației prin indicatoare și marcaje; <p>m) proiectul de infrastructură rutieră - proiectul destinat construirii de noi infrastructuri rutiere sau modificării substanțiale a unor rețele rutiere existente;</p> <p>n) punctul negru - segmentul de drum public care prezintă o rată mai mare de accidente rutiere decât rata medie a accidentelor înregistrate pe unitatea de distanță a drumului respectiv și pe o perioadă de timp istorică,</p>		
--	--	--	--	--

			<p>stabilite de Autoritatea Rutieră Română - A.R.R.;</p> <p>o) utilizatorul vulnerabil - categoria de participanți la traficul rutier care este expusă riscului de accidentare soldată cu morți și/sau vătămare corporală gravă într-un grad mai mare decât restul participanților.</p> <p>p) inspecția de siguranță rutieră suplimentară – inspecția efectuată pe drumul public care are ca scop fie indentificarea 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.</p>		
3/1	(1) Statele membre garantează realizarea unei evaluări de impact asupra siguranței rutiere pentru toate proiectele de infrastructură.	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.		
3/2	(2) Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere este efectuată în faza de planificare inițială, înaintea aprobării proiectului de infrastructură. În acest sens, statele membre se străduiesc să respecte criteriile indicate în anexa I.	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.		
3/3	(3) Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere trebuie să indice considerentele în materie de siguranță rutieră care contribuie la alegerea soluției propuse. În plus, trebuie să furnizeze toate informațiile relevante necesare realizării unei analize costuri-beneficii a diverselor opțiuni evaluate.	10/2	Raportul de evaluare de impact asupra siguranței rutiere trebuie să indice considerentele în materie de siguranță rutieră care contribuie la alegerea soluției propuse și să furnizeze toate informațiile relevante necesare realizării unei analize costuri - beneficii a diverselor opțiuni evaluate.		
4/1	<p>Operațiuni de audit în domeniul siguranței rutiere pentru proiecte de infrastructură</p> <p>(1) Statele membre garantează realizarea unor operațiuni de audit în domeniul siguranței rutiere pentru toate proiectele de infrastructură.</p>	10/3	<p>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:</p> <p>a) studiul de fezabilitate / documentația de</p>		

			<p>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.</p>		
4/2	<p>(2) La efectuarea unui audit în domeniul siguranței rutiere, statele membre se străduiesc să respecte criteriile indicate în anexa II.</p> <p>Statele membre garantează numirea unui auditor responsabil de realizarea unei operațiuni de audit având ca obiect caracteristicile de proiectare ale unui plan de infrastructură.</p> <p>Auditorul este desemnat în conformitate cu dispozițiile articolului 9 alineatul (4) și are competențele și studiile necesare, așa cum se prevede la articolul 9. În cazul în care operațiunile de audit sunt realizate de o echipă, cel puțin unul dintre membrii acesteia trebuie să fie titular al unui certificat de competență, astfel cum se menționează la articolul 9 alineatul (3).</p>	<p>10/3</p> <p>10/9</p>	<p>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: (...)</p> <p>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.</p>		<p>Vezi transpunere art. 9/4 din directivă.</p>
4/3	<p>(3) Auditurile în domeniul siguranței rutiere sunt parte integrantă a procesului de concepere a proiectului de infrastructură în stadiul proiectării preliminare, al proiectării detaliate, precum și în cel anterior exploatării și de la începutul acesteia.</p>	10/3	<p>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:</p> <p>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.</p>		
4/4	<p>4) Statele membre garantează că auditorul prezintă, într-un raport de audit pentru fiecare stadiu al proiectului de infrastructură, aspectele</p>	13/2	<p>Raportul de audit de siguranță rutieră cuprinde 4 capitole, câte unul pentru fiecare stadiu menționat la art. 10 alin (3), fiecare capitol având anexat,</p>		

	legate de proiectare care prezintă importanță pentru siguranță.		după caz, câte un set de recomandări de remediere a eventualelor deficiențe constatate.		
	În cazul în care, în urma identificării unor elemente nesigure în cursul operațiunii de audit, proiectul nu este corectat înainte de încheierea etapei respective, astfel cum se menționează în anexa II, entitatea competentă prezintă motivele corespunzătoare într-o anexă la raport.	13/3	Textul fiecărui capitol împreună cu anexele cu recomandări va fi întocmit în două exemplare originale ce vor fi depuse de auditorii de siguranță rutieră la investitor și la Autoritatea Rutieră Română - A.R.R., cu respectarea termenelor prevăzute în contract.		
		10/4	(4) Raportul rezultat în urma evaluării de impact/auditului de siguranță rutieră are anexat un set de recomandări privind remedierea eventualelor deficiențe constatate.		
		14	Art. 14. - (1) Investitorul are obligația de a întreprinde demersurile necesare pentru a asigura respectarea recomandărilor conținute în rapoartele respective, înainte de finalizarea stadiului supus auditării, sau imediat după rămânerea definitivă a concluziilor raportului, după caz, respectiv să justifice în scris comisiei neimplementarea măsurilor recomandate. (2) Comisia analizează recomandările auditorului de siguranță rutieră și justificările investitorului și poate menține recomandările, le poate modifica, sau poate considera justificările ca fiind corecte. Comisia comunică rezultatul analizei atât investitorului cât și auditorului de siguranță rutieră. (3) Administratorul prevăzut la alin. (1) este răspunzător pentru daunele produse participanților la trafic, care au fost afectați de nerezolvarea dispozițiilor conținute în raportul de inspecție de siguranță rutieră la art.10 alin (6) în termenul prevăzut la art. 10 alin. (8).		
4/5	(5) Statele membre garantează că raportul menționat la alineatul (4) este urmat de elaborarea unor recomandări pertinente din punctul de vedere al siguranței.	13/2	Raportul de audit de siguranță rutieră cuprinde 4 capitole, câte unul pentru fiecare stadiu menționat la art. 10 alin (3), fiecare capitol având anexat, după caz, câte un set de recomandări de remediere a eventualelor deficiențe constatate.		
5/1	Clasificarea siguranței și gestionarea rețelelor rutiere în exploatare	18/1	Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. efectuează clasificarea tronsoanelor de drum pe categorii de		

	(1) Statele membre garantează că clasificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente și clasificarea siguranței rețelei se realizează pe baza unei analize, efectuate cel puțin o dată la trei ani, a exploatării rețelei rutiere. Astfel, statele membre se angajează să adere la criteriile indicate în anexa III.		siguranță rutieră și clasificarea siguranței rețelei pe baza unor analize periodice a informațiilor conținute în baza proprie de date, pe care le actualizează cel puțin o dată la 3 ani, conform prescripțiilor anexei nr. 3.		
5/2	(2) Statele membre se asigură că tronsoanele rutiere cu prioritate conform rezultatelor clasificării tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente și ale clasificării siguranței rutiere sunt evaluate de echipe de experți prin vizite pe teren, în temeiul elementelor menționate la punctul 3 din anexa III. Cel puțin unul dintre membrii echipei de experți trebuie să îndeplinească cerințele prevăzute la articolul 9 alineatul (4) litera (a).	18/2	Inspecțiile de siguranță rutieră efectuate la tronsoanele rutiere, cu concentrația cea mai mare de accidente, conform rezultatelor clasificării, vor avea în vedere elementele menționate la pct. 3 din anexa nr. 3.	Vezi și transpunere a art. 9 par. (4 din Directivă)	
5/3	(3) Statele membre se asigură că măsurile corective se concentrează pe tronsoanele rutiere menționate la alineatul (2). Se va acorda prioritate acelor măsuri prevăzute la punctul 3 litera (e) din anexa III, fiind acordată atenție măsurilor care prezintă cel mai mare raport beneficii-costuri.	18/3 18/4	(3) Măsurile corective propuse în raportul de inspecție de siguranță rutiera, 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 continute 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.		
5/4	(4) Statele membre asigură semnalizarea corespunzătoare în vederea avertizării utilizatorilor căilor rutiere cu privire la segmentele de infrastructură rutieră care se află în reparație și care astfel pot periclita siguranța utilizatorilor căilor rutiere. Aceste semnalizări trebuie să includă și semnale care să fie vizibile atât ziua, cât și noaptea, instalate la o distanță de siguranță, și să fie conforme cu prevederile Convenției de la Viena privind semnalizarea rutieră din 1968.	18/5	Semnalizarea în vederea avertizării utilizatorilor drumurilor cu privire la tronsoanele pe care se execută lucrări de reparații și care astfel pot periclita siguranța circulației 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, conform normelor în vigoare.		
5/5	(5) Statele membre garantează că utilizatorii căilor rutiere sunt informați, prin intermediul unor mijloace adecvate, de existența unui tronson cu o	18/6	Utilizatorii drumurilor vor fi informați permanent de către administratorul drumului de existența unui tronson cu o concentrație mare de accidente		

	concentrație mare de accidente. În cazul în care un stat membru decide să recurgă la un sistem de semnalizare, acesta este conform cu dispozițiile Convenției de la Viena privind semnalizarea rutieră din 1968.		sau pe care se execută lucrările prevăzute la alin. (5), prin intermediul unor mijloace adecvate și/sau sisteme de semnalizare conforme cu legislația privind circulația pe drumurile publice.		
6/1	Inspecții în materie de siguranță (1) Statele membre garantează realizarea unor inspecții în materie de siguranță a căilor rutiere în exploatare în scopul identificării aspectelor legate de siguranța rutieră și al prevenirii accidentelor.	10/5	(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.		
6/2	(2) Inspecțiile în materie de siguranță cuprind inspecții periodice ale rețelelor rutiere și analize ale posibilelor efecte ale lucrărilor rutiere asupra siguranței traficului.	10/5	(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.		
6/3	(3) Statele membre garantează că entitatea competentă efectuează inspecții periodice. Aceste inspecții sunt efectuate suficient de frecvent, astfel încât să se garanteze niveluri de siguranță corespunzătoare pentru infrastructura rutieră respectivă.	10/5 10/6 10/7	(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		

		10/8	<p>administratorul drumului inspectat, în termenele stabilite conform prevederilor alin. (8)</p> <p>(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.</p>		
6/4	<p>(4) Fără a aduce atingere liniilor directoare adoptate în temeiul articolului 8, statele membre adoptă o serie de linii directoare cu privire la măsurile temporare de siguranță aplicabile lucrărilor rutiere. Acestea instituie, de asemenea, un program de inspecție adecvat pentru a garanta aplicarea corespunzătoare a liniilor directoare respective.</p>	26/4	<p>Fără a aduce atingere liniilor directoare aprobate în temeiul alin. (1)-(3), Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. adoptă o serie de linii directoare temporare cu privire la măsurile de siguranță care trebuie aplicate lucrărilor de construcție, modernizare, reabilitare, reparare și întreținere a infrastructurii rutiere și un program de inspecție care are ca scop garantarea aplicării corespunzătoare a liniilor directoare temporare stabilite.</p>		
7/1	<p>Gestionarea datelor</p> <p>(1) Statele membre garantează întocmirea, de către entitatea competentă, a unui raport pentru fiecare accident soldat cu persoane decedate survenit pe una dintre căile rutiere menționate la articolul 1 alineatul (2). Statele membre se străduiesc să includă în raportul respectiv toate elementele enumerate în anexa IV.</p>	<p>10/10</p> <p>10/11</p> <p>10/12</p>	<p>(10) În cazul unui accident de circulație 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 4.</p> <p>(11) În termen de 90 de zile de la notificarea prevăzută la alin. (6) Autoritatea Rutieră Română - A.R.R., în urma notificării prevăzute la alin. (6), 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.</p> <p>(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.</p>		

		10/13	(13) În raportul de inspecție 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.”		
7/2	(2) Statele membre calculează costul social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate și costul social mediu al unui accident grav, în condițiile în care ambele se produc pe teritoriul lor. Statele membre pot opta pentru o defalcare mai detaliată a costurilor unitare, care trebuie actualizată cel puțin o dată la cinci ani.	27	(1) Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. asigură determinarea costului social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate și a costului social mediu al unui accident grav, în condițiile în care ambele se produc în România. (2) Valorile costului social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate și ale costului social mediu al unui accident grav sunt publice și vor fi actualizate periodic, din 5 în 5 ani. (3) Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. poate avea în vedere o defalcare mai detaliată a costurilor unitare.		
8/1	Adoptarea și comunicarea liniilor directoare (1) Statele membre garantează adoptarea unor linii directoare, în cazul în care acestea nu există deja, până la 19 decembrie 2011, pentru a sprijini entitățile competente în aplicarea prezentei directive.	26/1 26/2	Art. 26. - (1) Până la data de 19 octombrie 2011, Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. elaborează și înaintează spre aprobare un proiect de ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii privind adoptarea liniilor directoare. Până la data de 19 decembrie 2011, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii adoptă prin ordin al ministrului liniile directoare, urmând ca până la data de 19 martie 2012 să le comunice Comisiei Europene.		
8/2	(2) Statele membre comunică Comisiei aceste linii directoare în termen de trei luni de la adoptarea sau modificarea lor.	26/2 26/3	Până la data de 19 decembrie 2011, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii adoptă prin ordin al ministrului liniile directoare, urmând ca până la data de 19 martie 2012 să le comunice Comisiei Europene. Orice modificare a liniilor directoare se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii și se comunică în termen de 90 de zile Comisiei Europene.		

8/3	(3) Comisia le pune la dispoziție pe o pagină de Internet publică.				nu necesită transpunere
9/1	<p>Numirea și formarea auditorilor</p> <p>(1) Statele membre garantează adoptarea programelor de formare a auditorilor în domeniul siguranței rutiere până la 19 decembrie 2011, în cazul în care acestea nu există deja.</p>	6	<p>(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 profesională 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.</p> <p>(2) Durata programelor de formare profesională prevăzute la alin. (1) se stabilește în baza programelor cadru de formare profesională aprobate prin ordin al ministrului transporturilor, la propunerea Autorității Rutiere Române - A.R.R.</p> <p>(3) Programele-cadru de formare și perfecționare profesională prevăzute la alin. (2) se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, la propunerea Autorității Rutiere Române - A.R.R., până la data de 19 decembrie 2011.</p> <p>(4) Lista instituțiilor/furnizorilor prevăzute/prevăzuți la alin. (2) se pune la dispoziția publicului pe pagina de internet a Autorității Rutiere Române - A.R.R., pentru a putea fi consultată de orice persoană interesată.</p> <p>(5) Auditorii sunt obligați să participe o dată la 2 ani la cursurile de instruire periodică și o dată la 4 ani la cursurile de perfecționare profesională organizate de Autoritatea Rutieră Română - A.R.R.</p> <p>(6) Participarea la cursurile de instruire periodică și la cursurile de perfecționare profesională este condiționată de dovada menținerii condițiilor privind cazierul judiciar și permisul de conducere, prevăzute la art. 4.</p>		
9/2	(2) Statele membre garantează că auditorii în domeniul siguranței rutiere care îndeplinesc	6/1	(1) Art. 6. - (1) Formarea profesională prevăzută la art. 4 lit. c) precum și perfecționarea profesională		

	<p>funcțiile prevăzute în prezenta directivă urmează o formare inițială, la încheierea căreia li se eliberează un certificat de competență, după care participă periodic la cursuri de formare profesională.'</p>	<p>6/2</p> <p>6/5</p> <p>8/2</p>	<p>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.</p> <p>(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 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."</p> <p>(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. □</p> <p>(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..</p>		
<p>9/3</p>	<p>(3) Statele membre garantează că auditorii în domeniul siguranței rutiere sunt titulari ai unui certificat de competență. Certificatele eliberate înaintea intrării în vigoare a prezentei directive trebuie recunoscute.</p>	<p>25/1</p>	<p>Persoanele, altele decât cele prevăzute la art. 8 alin. (5), care până la data intrării în vigoare a prezentei legi au obținut certificate de absolvire a unor cursuri de formare a auditorilor de siguranță rutieră cu o durată de minimum 3 luni vor fi recunoscute ca auditori de siguranță rutieră și vor obține, la cerere, atestatul de auditor de siguranță rutieră prevăzut de prezenta lege.</p>		

		25/2	Cererea împreună cu documentele care atestă îndeplinirea condițiilor prevăzute la alin. (1) se depun la secretariatul Comisiei, în termen de 60 de zile de la data intrării în vigoare a ordinului prevăzut la art. 7 alin. (1).		
		25/3	Comisia verifică îndeplinirea condițiilor prevăzute și atestă calitatea de auditor de siguranță rutieră în termen de 15 zile lucrătoare de la data înregistrării cererii, dispunând înscrierea în Registrul prevăzut de prezenta lege.		
		8/5	(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.		
		8/5 ¹	(5 ¹) 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 ^A 3 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).		
9/4	(4) Statele membre garantează numirea auditorilor în conformitate cu cerințele următoare: (a) auditorii trebuie să aibă experiență relevantă sau formare în domeniul proiectării rutiere, al ingineriei siguranței rutiere și al analizei accidentelor;	4	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		

	<p>(b) după doi ani de la adoptarea, de către statele membre, a liniilor directoare, în conformitate cu articolul 8, operațiunile de audit în domeniul siguranței rutiere vor fi realizate numai de auditorii sau de echipele din care fac parte auditorii care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatele (2) și (3);</p> <p>(c) pentru buna derulare a proiectului de infrastructură auditat, auditorul nu trebuie să participe, în momentul auditului, la proiectarea sau exploatarea acestuia.</p>	<p>10/9</p> <p>11/6</p> <p>11/7</p>	<p>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</p> <p>(ii) a activat ca polițist rutier în grad de ofițer, are o experiență de cel puțin 10 ani în sistematizarea traficului rutier și a urmat cursuri de preformare în domeniul ingineriei infrastructurii rutiere;</p> <p>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;</p> <p>d) este aptă din punct de vedere medical pentru exercitarea acestei activități;</p> <p>e) nu i s-a interzis exercitarea profesiei în domeniul specialității sale prin hotărâre judecătorească rămasă definitivă;</p> <p>f) deține permis de conducere categoria B.”</p> <p>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.</p> <p>(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.</p>		
--	---	-------------------------------------	--	--	--

			<p>(7) Independenta auditorului/inspectorului de siguranta rutiera fata de investitor, proiectant, executant sau administratorul drumului, dupa caz, este afectata in urmatoarele cazuri:</p> <p>a) auditorul de siguranta rutiera, o ruda a sa pana la gradul al II-lea sau un angajat al acestuia are relatii contractuale ori este angajat al uneia dintre parti;</p> <p>b) auditorull de siguranta rutiera, o ruda a sa pana la gradul al II-lea sau un angajat al acestuia este actionar ori detine parti sociale la una dintre parti;</p> <p>c) auditorul de siguranta rutiera, o ruda a sa pana la gradul al II-lea sau un angajat al acestuia este membru in organele de conducere ale uneia dintre parti;</p> <p>d) sunt indeplinite alte conditii legale privind conflictul de interese sau incompatibilitatea.</p> <p>(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 in vigoare.</p> <p>(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.</p>		
		11/8			
		11/9			
10	<p>Schimbul de cele mai bune practici</p> <p>Pentru a crește siguranța căilor rutiere din Uniunea Europeană care nu fac parte din Rețeaua rutieră transeuropeană, statele membre instituie un sistem coerent pentru schimbul celor mai bune practici, care să acopere, printre altele, proiectele existente în materie de siguranță a infrastructurii rutiere, precum și tehnologiile verificate în materie de siguranță rutieră.</p>	29	În domeniul cooperării internaționale Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. participă la lucrări privind schimbul celor mai bune practici în materie de siguranță rutieră.		<p>Nu necesită transpunere</p> <p>Traducere inexactă; în loc de „statele membre” în varianta originală este „Comisia”.</p>
11/1	Îmbunătățirea continuă a practicilor de				Nu necesită

	gestionare a siguranței rutiere (1) Comisia facilitează și organizează schimbul de cunoștințe și bune practici între statele membre, beneficiind de experiența acumulată în forurile internaționale specifice existente, pentru a asigura o îmbunătățire continuă a practicilor de gestionare a siguranței infrastructurilor rutiere din Uniunea Europeană.				transpunere
11/2	(2) Comisia este asistată de comitetul menționat la articolul 13. În măsura în care este necesară adoptarea de măsuri specifice, acestea se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 13 alineatul (3).				Nu necesită transpunere
11/3	(3) După caz, organizațiile neguvernamentale relevante, care activează în domeniul siguranței și gestionării infrastructurilor rutiere, pot fi consultate cu privire la chestiuni legate de aspectele tehnice ale siguranței.	30	Organizațiile neguvernamentale reprezentative care activează în domeniul siguranței și gestionării infrastructurii rutiere pot fi consultate cu privire la chestiuni legate de aspectele tehnice ale gestionării siguranței rutiere.		
12	Adaptare la progresul tehnic Anexele la prezenta directivă sunt adaptate, pentru a ține seama de progresul tehnic, în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 13 alineatul (3).				Nu necesită transpunere
13/1	Procedura comitetului (1) Comisia este asistată de un comitet.				Nu necesită transpunere
13/2	(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie. Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.				Nu necesită transpunere
13/3	(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere articolul 8 din respectiva decizie.				Nu necesită transpunere

14/1	Transpunere (1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 19 decembrie 2010. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele acestor dispoziții.	32	Prezenta lege transpune prevederile Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L nr. 319 din 29 noiembrie 2008.		
14/2	(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.	33	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii notifică prezenta lege Comisiei Europene.		
15	Intrare în vigoare Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecia zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.				Nu necesită transpunere
16	Destinatari Prezenta directivă se adresează statelor membre.				Nu necesită transpunere
Anexa I	EVALUAREA DE IMPACT ASUPRA SIGURANȚEI RUTIERE PENTRU PROIECTE DE INFRASTRUCTURĂ 1. Elementele componente ale unei evaluări de impact asupra siguranței rutiere: (a) definirea problemei; (b) situația actuală și situația în eventualitatea neinițierii vreunei acțiuni; (c) obiectivele specifice siguranței rutiere; (d) analiza impactului alternativelor propuse asupra siguranței rutiere; (e) compararea opțiunilor, printre care și analiza raportului costuri-beneficii; (f) prezentarea tuturor soluțiilor posibile. 2. Elementele care trebuie avute în vedere: (a) decese și accidente; obiectivele de reducere în comparație cu scenariul care prevede eventualitatea neinițierii vreunei acțiuni; (b) alegerea traseelor și studii origine - destinație ale utilizatorilor pentru noile trasee; (c) efecte posibile asupra rețelelor existente (de	An. 1	EVALUAREA DE IMPACT ASUPRA SIGURANȚEI RUTIERE PENTRU PROIECTELE DE INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ 1. Elementele componente ale unei evaluări de impact asupra siguranței rutiere: (a) definirea problemei; (b) situația actuală și situația în eventualitatea neinițierii vreunei acțiuni; (c) obiectivele specifice siguranței rutiere; (d) analiza impactului alternativelor propuse asupra siguranței rutiere; (e) compararea alternativelor propuse, inclusiv analiza raportului costuri-beneficii; (f) prezentarea tuturor soluțiilor posibile. 2. Elementele care trebuie avute în vedere: (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; (b) alegerea traseelor și studii origine-destinație a utilizatorilor pentru noile trasee;		

	<p>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.</p>		<p>c) efecte posibile asupra rețelelor rutiere existente (de exemplu, accese, intersecții, treceri la nivel) d) utilizatorii drumurilor, inclusiv utilizatorii vulnerabili (de exemplu, pietoni, bicicliști, motocicliști); e) trafic (de exemplu, volumul de trafic, trafic clasificat în funcție de tipul de vehicul); f) condiții climatice și sezoniere; g) prezența unui număr suficient de zone de parcași sigure;” h) activitatea seismică.</p>		
Anexa II	<p>OPERAȚIUNI DE AUDIT ÎN DOMENIUL SIGURANȚEI RUTIERE PENTRU PROIECTE DE INFRASTRUCTURĂ</p> <p>1. Criterii aplicabile în stadiul proiectării preliminare:</p> <p>(a) localizarea geografică (de exemplu expunerea la alunecările de teren, la inundații, la avalanșe etc.), sezonabilitate și condiții climatice, precum și activități seismice; (b) tipurile de joncțiune și distanța între punctele de joncțiune; (c) numărul și tipul căilor rutiere; (d) tipurile de trafic care pot avea loc pe noua cale rutieră; (e) funcționalitatea căii rutiere în cadrul rețelei; (f) condițiile meteorologice; (g) viteze de rulare; (h) secțiuni transversale (de exemplu lățimea părții carosabile, piste pentru cicliști, căi pietonale); (i) alinieri orizontale și verticale; (j) vizibilitate; (k) dispunerea punctelor de joncțiune; (l) mijloace de transport în comun și infrastructurile aferente; (m) treceri la nivel cu căi rutiere/calea ferată.</p> <p>2. Criterii aplicabile în stadiul proiectării preliminare:</p> <p>(a) planul; (b) semnalizare și marcaj coerente; (c) iluminarea căilor rutiere și a intersecțiilor;</p>	An. 2	<p>OPERAȚIUNI DE AUDIT ÎN DOMENIUL SIGURANȚEI RUTIERE PENTRU PROIECTE DE INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ</p> <p>1. Criterii aplicabile în studiul de fezabilitate:</p> <p>a) localizarea geografică (de exemplu, expunerea la alunecările de teren, la inundații, la avalanșe etc.), sezonabilitate și condiții climatice, precum și activități seismice; b) tipurile de joncțiune și distanța dintre punctele de joncțiune; c) numărul și tipul căilor rutiere; d) structura și componența traficului pe noua infrastructură; e) funcționalitatea căii rutiere în cadrul rețelei; f) condițiile meteorologice; g) viteze de proiectare și viteze de operare; h) secțiuni transversale (de exemplu, lățimea părții carosabile, piste pentru bicicliști, căi pietonale); i) alinieri orizontale și verticale; j) vizibilitate; k) dispunerea punctelor de joncțiune; l) mijloace de transport în comun și infrastructurile aferente; m) treceri la nivel cu căi rutiere/calea ferată.</p> <p>2. Criterii aplicabile în stadiul de proiect tehnic și detalii de execuție:</p> <p>a) planul de situație; □ b) semnalizare orizontală și verticală coerentă; c) iluminarea căilor rutiere și a intersecțiilor;</p>		

	<p>(d) echipamente la marginea drumului; (e) mediul specific marginii de drum, inclusiv vegetația; (f) obstacole fixe la marginea drumului; (g) parări sigure; (h) utilizatori ai căilor rutiere vulnerabili (de exemplu pietoni, cicliști, motocicliști); (i) adaptare a sistemelor rutiere de restricționare într-un mod ușor de utilizat (spații care separă sensurile de mers și parapete de siguranță pentru evitarea pericolelor la care sunt expuși utilizatorii vulnerabili).</p> <p>3. Criterii aplicabile în stadiul proiectării detaliate: (a) siguranța utilizatorilor căilor rutiere și vizibilitatea în diverse circumstanțe, cum ar fi întunericul, și în condiții meteorologice normale; (b) lizibilitatea elementelor de semnalizare și marcaj; (c) starea șoselelor.</p> <p>4. Criterii aplicabile în stadiul de la începutul exploatării: evaluarea siguranței căilor rutiere din perspectiva comportamentului real al utilizatorilor. Realizarea unei operațiuni de audit într-un anumit stadiu poate duce la reanalizarea criteriilor aplicabile în stadiile precedente.</p>		<p>d) echipamente poziționate în ampriza drumului; e) plantația rutieră adiacentă drumului în extravilan și construcțiile, amenajările și alte obiective din intravilanul localităților; f) obstacole fixe la marginea drumului; g) parări sigure; h) utilizatori vulnerabili ai căilor rutiere (de exemplu, pietoni, bicicliști, motocicliști); i) 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).</p> <p>3. Criterii aplicabile în stadiul anterior dării în exploatare: a) siguranța utilizatorilor căilor rutiere și vizibilitatea în diverse circumstanțe, cum ar fi întunericul, și în condiții meteorologice normale; b) lizibilitatea elementelor de semnalizare orizontală și verticală; c) starea drumurilor.</p> <p>4. Criterii aplicabile în stadiul imediat după darea în exploatare: evaluarea siguranței căilor rutiere din perspectiva comportamentului real al utilizatorilor Realizarea unei operațiuni de audit într-un anumit stadiu poate duce la reanalizarea criteriilor aplicabile în stadiile precedente.</p>		
<p>Anexa III</p>	<p>CLASIFICAREA TRONSOANELOR CU O CONCENTRAȚIE MARE DE ACCIDENTE ȘI CLASIFICAREA SIGURANȚEI REȚELEI</p> <p>1. Identificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente</p> <p>Identificarea tronsoanelor cu o concentrație ridicată a accidentelor ia în considerare cel puțin numărul accidentelor rutiere din anii anteriori, soldate cu persoane decedate pe unitate de distanță, raportat la fluxul de trafic și, în cazul intersecțiilor, numărul acestui tip de accidente în funcție de localizarea intersecțiilor.</p>	<p>An. 3</p>	<p>CLASIFICAREA TRONSOANELOR CU O CONCENTRAȚIE MARE DE ACCIDENTE ȘI CLASIFICAREA SIGURANȚEI REȚELEI RUTIERE</p> <p>1. Identificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente Identificarea tronsoanelor cu o concentrație ridicată a accidentelor ia în considerare cel puțin numărul accidentelor rutiere din anii anteriori, soldate cu persoane decedate pe unitate de distanță, raportat la fluxul de trafic și, în cazul intersecțiilor, numărul de astfel de accidente raportat la tipul intersecției.</p> <p>2. Identificarea tronsoanelor de drum cu</p>		

<p>2. Identificarea tronsoanelor în vederea unei analize în cadrul clasificării siguranței rețelei</p> <p>Identificarea tronsoanelor pentru analiză în cadrul clasificării siguranței rețelei ia în considerare potențialul de reducere a costurilor legate de accidente. Tronsoanele rutiere se clasifică pe categorii. Pentru fiecare categorie de cale rutieră, tronsoanele se analizează și se clasifică în funcție de factori de siguranță, cum ar fi concentrația de accidente, volumul de trafic și tipologia acestuia. Pentru fiecare categorie de cale rutieră, clasificarea siguranței rețelei are ca rezultat crearea unei liste de priorități care cuprinde tronsoanele rutiere unde se preconizează că îmbunătățirea infrastructurii va fi deosebit de eficace.</p> <p>3. Elementele unei evaluări pentru vizitele pe teren ale echipelor de experți:</p> <p>(a) descrierea tronsonului rutier;</p> <p>(b) trimiterea la eventuale rapoarte anterioare referitoare la același tronson rutier;</p> <p>(c) analiza eventualelor rapoarte de accidente;</p> <p>(d) numărul de accidente, de persoane decedate și de persoane grav rănite în ultimii trei ani;</p> <p>(e) o serie de măsuri corective potențiale de realizat în intervale diferite, prevăzând, de exemplu:</p> <ul style="list-style-type: none"> — eliminarea sau protejarea obstacolelor fixe de la marginea drumului; — reducerea limitelor de viteză și intensificarea controlului vitezei la nivel local; — îmbunătățirea vizibilității în diferite condiții meteorologice și de luminozitate; — îmbunătățirea stării de siguranță a echipamentelor de la marginea drumului, cum ar fi sistemele de restricționare rutieră; — îmbunătățirea coerenței, vizibilității, lizibilității și poziționării marcajelor rutiere (în special aplicarea unor benzi de avertizare sonoră pentru încetinire), precum și a semnalizării; — protecția împotriva căderilor de pietre, a alunecărilor de teren și a avalanșelor; 	<p>concentrație mare de accidente în vederea analizei pentru clasificarea nivelului siguranței rețelei rutiere Identificarea tronsoanelor pentru analiză în cadrul clasificării siguranței rețelei rutiere ia în considerare potențialul de reducere a costurilor legate de accidente. Tronsoanele rutiere se clasifică pe categorii. Pentru fiecare categorie de cale rutieră, tronsoanele se analizează și se clasifică în funcție de factori de siguranță, cum ar fi concentrația de accidente, volumul de trafic și tipologia acestuia.</p> <p>Pentru fiecare categorie de cale rutieră, 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.</p> <p>3. Elementele de evaluare pentru echipele de experți la vizitele pe teren pentru efectuarea inspecției de siguranță rutieră:</p> <p>a) descrierea tronsonului rutier;</p> <p>b) trimiterea la eventuale rapoarte anterioare referitoare la același tronson rutier;</p> <p>c) analiza eventualelor rapoarte de accidente;</p> <p>d) numărul de accidente, de persoane decedate și de persoane grav rănite în ultimii 3 ani;</p> <p>e) potențiale măsuri corective care se realizează etapizat, cum ar fi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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; 		
---	--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> — îmbunătățirea aderenței/rugozității șoselei; — reproiectarea sistemelor de restricționare rutieră; — asigurarea și îmbunătățirea platformei centrale a drumurilor; — modificarea planurilor de depășire; — îmbunătățirea punctelor de joncțiune, inclusiv a trecerilor la nivel cu căi rutiere/calea ferată; — modificarea alinierii; — modificarea lățimii drumului, adăugarea unor benzi de refugiu; — instalarea unui sistem de gestionare și de control al traficului; — reducerea unui posibil conflict cu utilizatorii vulnerabili ai drumurilor; — îmbunătățirea drumurilor în funcție de standardele de proiectare în vigoare; — recondiționarea sau înlocuirea șoselelor; — utilizarea unor semne de circulație inteligente; — îmbunătățirea sistemelor inteligente de transport și a serviciilor telematice pentru interoperabilitate, situații de urgență și semnalizare. 		<ul style="list-style-type: none"> - 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. 		
Anexa IV	<p>INFORMAȚII REFERITOARE LA ACCIDENTE MENȚIONATE ÎN RAPOARTELE DE ACCIDENTE</p> <p>Rapoartele de accidente trebuie să cuprindă următoarele elemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. localizarea cât mai exactă a accidentului; 2. imagini și/sau diagrame cu locul accidentului; 3. data și ora accidentului; 4. informații referitoare la drum, cum ar fi tipul de zonă, tipul de drum, tipul de joncțiune, cu precizarea sistemelor de semnalizare, numărul căilor rutiere, marcajul, suprafața rutieră, sistemele de iluminat și condițiile meteorologice, limitarea de viteză, obstacolele de la marginea drumului; 5. gravitatea accidentului, cu precizarea numărului de persoane decedate și vătămate, atunci când este posibil potrivit criteriilor comune ce urmează a fi definite în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 13 alineatul (3); 	An. 4	<p>INFORMAȚII REFERITOARE LA ACCIDENTE DE CIRCULAȚIE, MENȚIONATE ÎN RAPOARTELE DE ACCIDENTE SOLDATE CU PERSOANE DECEDATE</p> <p>Rapoartele de accidente trebuie să cuprindă cel puțin următoarele elemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. localizarea cât mai precisă a accidentului; 2. imagini și/sau diagrame cu locul accidentului; 3. data și ora accidentului; 4. informații referitoare la drum, cum ar fi tipul de zonă, 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, parapete și alte lucrări de artă, vegetație sau alte elemente cu rigiditate ridicată la impact; 5. gravitatea accidentului, cu precizarea numărului de persoane decedate și vătămate; 6. caracteristicile persoanelor implicate în 		

	<p>6. caracteristicile persoanelor implicate în accident, cum ar fi vârsta, sexul, naționalitatea, nivelul alcoolemiei, utilizarea sau nu a echipamentelor de siguranță;</p> <p>7. date cu privire la autovehiculele implicate în accident (tip, vechime, țara în care este înregistrat, echipament de siguranță după caz, date privind ultimele controale tehnice periodice, în conformitate cu legislația aplicabilă);</p> <p>8. date referitoare la accident, cum ar fi tipul accidentului, tipul coliziunii, manevrarea vehiculului și manevrele conducătorului auto;</p> <p>9. ori de câte ori este posibil, informații privind timpul dintre momentul accidentului și constatarea acestuia sau sosirea serviciilor de urgență.</p>		<p>accident, cum ar fi vârsta, sexul, naționalitatea, nivelul alcoolemiei sau consumul unor substanțe interzise prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, utilizarea sau neutilizarea echipamentelor de siguranță;</p> <p>7. date cu privire la autovehiculele implicate în accident (tip, vechime, țara în care este înmatriculat/înregistrat, echipament de siguranță, după caz, date privind ultimele inspecții tehnice periodice, în conformitate cu legislația aplicabilă);</p> <p>8. date referitoare la accidentele de circulație, cum ar fi tipul accidentului, tipul coliziunii, manevrarea fiecărui vehicul și manevrele fiecărui conducător auto;</p> <p>9. ori de câte ori este posibil, informații privind timpul dintre momentul accidentului și constatarea acestuia sau sosirea serviciilor de urgență.</p>		
--	--	--	---	--	--