

Expunere de motive

Propunere legislativă

pentru înființarea Autorității Române pentru Siguranță Rutieră – ARSR

Mii de oameni cad anual victime pe drumurile publice din cauza infrastructurii precare, a deficiențelor în domeniul siguranței infrastructurii rutiere și neatenției șoferilor, iar alte zeci de mii sunt rănite. România ocupă primul loc în Uniunea Europeană în ceea ce privește numărul de pietoni morți în accidente rutiere, cu peste 90 de morți la un milion de locuitori, potrivit Raportului european privind siguranța rutieră. Peste 39% din numărul total al persoanelor decedate în accidente rutiere sunt pietoni.

Creșterea numărului de autovehicule, dezvoltarea insuficientă a infrastructurii rutiere și gestionarea deficientă în materie de siguranță rutieră creează premise favorabile creșterii numărului accidentelor rutiere pe drumurile publice. Conform Studiului Societății Academice din România “Drumuri în lucru? Raport sectorial SAR pe politica de transport din România” (august 2007), geometria defectuoasă a sectoarelor de drum și lucrările de întreținere întârziate sunt motive pentru care drumurile publice din România au ajuns să fie considerate unele dintre cele mai periculoase din Europa. Conform unor evaluări din perioada anterioară, aproximativ 30% din drumurile publice naționale nu sunt corect întreținute. Riscul de a muri într-un accident pe un drum din România este de 40 de ori mai mare decât media Uniunii Europene. Populația împărtășește aceleași îngrijorări, astfel, mai mult de jumătate dintre români se simt în nesiguranță în trafic din cauza stării precare a drumurilor, potrivit studiilor realizate de Poliția Rutieră Română.

Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere recomandă statelor membre să implementeze o serie de linii directe cu privire la gestionarea siguranței infrastructurii. Statele membre au datoria de a identifica măsurile și soluțiile cele mai eficiente pentru gestionarea și întreținerea corectă a drumurilor publice, prin culegerea de date provenind din studii, evaluări de impact și operațiuni de audit, pentru asigurarea deplină a siguranței rutiere.

Deși prezenta directivă se aplică căilor rutiere care fac parte din Rețeaua rutieră transeuropeană aflate în faza de proiectare, de construcție sau de exploatare, statele membre ar trebui să țină cont de prevederile directivei, ca un set de bune practici, și să le aplice întregii infrastructuri naționale. De asemenea, se recomandă statelor membre, în sensul prevenirii accidentelor rutiere și garantării nivelurilor de siguranță corespunzătoare fiecărui drum public: gestionarea constantă a siguranței rețelelor rutiere, auditul și inspecțiile în materie de siguranța drumurilor publice

aflate în faza de proiectare, execuție sau exploatare, și analiza posibilelor efecte ale lucrărilor rutiere asupra siguranței traficului rutier.

În acord cu Directiva menționată, Ministerul Transporturilor a lansat în dezbatere publică, în anul 2013, un proiect de hotărâre pentru aprobarea **Strategiei Naționale pentru Siguranța Rutieră 2013-2020 și a Programului de Acțiuni Prioritare pe perioada 2013-2020 de implementare a acestei strategii**. Strategia constată lipsa unor entități cu atribuții în siguranța infrastructurii rutiere și, totodată, nevoia gestionării drumurilor publice, în materie de siguranță, prin audit de siguranță rutieră la construcția de drumuri noi și la reabilitarea / modernizarea drumurilor existente și inspecții de siguranță periodice ale rețelei de drumuri publice. În același timp, îmbunătățirea organizării traficului rutier și a semnalizării pe orizontală și verticală, prin elaborarea de reglementări unitare, și descurajarea furtului elementelor de semnalizare rutieră, prin introducerea de elemente construite cu noile tehnologii din materiale nevalorificabile, vor contribui la îmbunătățirea siguranței infrastructurii rutiere. Se pune în mod special accent pe asigurarea în conformitate cu standardele și normele în vigoare, a marcajelor, indicatoarelor rutiere și a amenajărilor de infrastructură rutieră de pe drumurile publice.

În legislația națională, **Legea nr. 265 din 7 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră**, cu modificările și completările ulterioare (Ordonanța Guvernului nr. 6/2010), a dat Autorității Rutiere Române (ARR) atribuții în domeniul siguranței infrastructurii rutiere: efectuarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere, auditului de siguranță rutieră, inspecției de siguranță, precum și desfășurarea activităților de formare, atestare, instruire și perfecționare profesională a auditorilor de siguranță rutieră.

Art. 20, alin. (1) din **Legea 265/2008** prevede că ARR este singura instituție națională competentă să gestioneze procesul de evaluare, de audit și de inspecție de siguranță rutieră în România, prin desemnarea de către această instituție de auditori/inspectori de siguranță rutieră. Conform **art. 11, alin. (1)** “în vederea realizării evaluării de impact asupra siguranței rutiere, a auditului de siguranță, sau a inspecției de siguranță rutieră, se încheie un contract între ARR, pe de o parte, și investitor sau administrator, după caz, pe de altă parte.” Totodată, **art. 13, alin. (1)** atenționează că “evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul de siguranță rutieră se realizează la cererea investitorului adresată ARR, iar inspecția de siguranță rutieră se realizează la cererea administratorului drumului public adresată ARR”.

Reamintim că principalele atribuții ale ARR sunt în domeniul siguranței transporturilor rutiere și mai puțin în sfera siguranței infrastructurii rutiere. Cu toate acestea, **Legea 265/2008** prevede, la **art. 20, alin. (k)** că ARR „propune spre aprobare prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii metodologia de

lucru și de atestare a auditorilor/inspectorilor de siguranță rutieră, metodologia de organizare a cursurilor de formare, instruire și perfecționare profesională a acestora și programele de formare, instruire și perfecționare profesională în domeniul gestionării siguranței rutiere.” Atragem și aici atenția că auditorii și inspectorii de siguranță rutieră, desemnați de ARR pentru efectuarea procesului de evaluare/audit/inspecție, trebuie să dovedească nu atât pregătire temeinică în domeniul pentru care au fost selectați, cât și independență profesională, pentru a putea garanta un raport de evaluare/audit/inspecție obiectiv și conform legislației în vigoare. Expertiza auditorilor/inspectorilor de siguranță rutieră trebuie certificată de o instituție/comisie cu pregătirea și cunoștințele necesare în materie de siguranță a infrastructurii rutiere. Evaluarea de impact, auditul și inspecția de siguranță pentru infrastructura rutieră sunt necesare în toate situațiile care implică drumurile publice, podurile, tunelurile, viaductele, pasajele denivelate și alte lucrări de artă rutiere, cu terenul aferent, din România.

În ceea ce privește domeniul marcajelor, indicatoarelor rutiere și amenajărilor de infrastructură rutieră de pe drumurile publice, partial, acesta intră în sfera de competență a Centrului de Studii Tehnice Rutiere și Informatică (CESTRIN) din subordinea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România (CNADNR). Compania coordonează rețeaua de laboratoare din unitățile proprii pentru realizarea controlului tehnic al calității produselor și lucrărilor de întreținere și reparare a drumurilor, autostrăzilor și podurilor. Conform **art. 6, alin 3.25 din Statul CNADNR din Ordonanța de Urgență 84/2003 pentru înființarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A.**, cu modificările și completările ulterioare, CNADNR “organizează, îndrumă și controlează aplicarea semnalizării rutiere în conformitate cu normele în vigoare și cu convențiile internaționale.”

Deoarece obiectul principal de activitate al CNADNR este “proiectarea, construirea, modernizarea, reabilitarea, repararea, întreținerea și exploatarea drumurilor de interes național, în scopul desfășurării traficului rutier în condiții de siguranță a circulației” (**art. 4, alin (1), lit. a) din Statul CNADNR**); și având în vedere (1) importanța utilizării corecte a materialelor de construcție, a echipamentelor, materialelor și a produselor de siguranță și semnalizare rutieră în execuția de drumuri de către administrator și/sau investitor; (2) necesitatea stabilirii unui control riguros al activității de organizare și dezvoltare a capacităților de inspecție, investigații, testare, încercări și analize de laborator pentru stabilirea calității și evaluarea stării tehnice pentru materialele și produsele utilizate pentru construirea, modernizarea, exploatarea, întreținerea și repararea infrastructurii rutiere, se recomandă **ca unei instituții autonome să i se confere aceste responsabilități, pentru garantarea deplină a siguranței rutiere.**

Legea nr. 277/2007 privind cerințele minime de siguranță pentru tunelurile situate pe secțiunile naționale ale Rețelei rutiere transeuropene transpune în legislația națională **Directiva 2004/54/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 aprilie 2004 privind cerințele minime de siguranță pentru tunelurile din rețeaua trans-europeană de transport.** Directiva prevede ca statele membre să se asigure că inspecțiile, evaluările și testele de siguranță rutieră sunt efectuate de către o autoritate de inspecție. Conform **art. 7 alin. (1)-(3) și art. 13 alin. (1)-(2) din Legea nr. 277/2007, Inspectoratul de Stat în Construcții - I.S.C.**, în calitate de organ tehnic specializat al statului, reprezintă, în sensul **Directivei 2004/54/CE**, autoritatea de inspecție. Amintim că responsabilitățile principale ale Inspectoratului de Stat în Construcții constau în activități de monitorizare și reglementare a calității în construcții. Inspecția de siguranță a infrastructurii rutiere, conform prevederilor **Directivei 2004/54/CE** și ale **Directivei 2008/96/CE**, trebuie realizată de o instituție autonomă specializată în domeniul siguranței infrastructurii rutiere.

Atât responsabilitățile împărțire între ARR, CNADNR și ISC în domeniul siguranței infrastructurii rutiere, cât și întregul proces de evaluare și gestionare a siguranței infrastructurii rutiere demonstrează că **este nevoie de centralizarea la nivelul unei singure instituții autonome a acestor atribuțiuni**, și o mai bună coordonare către o mai mare independență privind deciziile care se iau în domeniul siguranței rutiere. În sistemul actual, responsabilitățile sunt împărțite între mai multe instituții, iar atribuțiile nu sunt clar definite, lăsând loc de interpretări. Totodată, pentru evitarea oricăror neclarități în ceea ce privește imparțialitatea în deciziile de siguranță a infrastructurii rutiere, se impune înființarea unui organism independent care: (1) să preia o parte din atribuțiile ce astăzi revin prin lege altor instituții; (2) să presupună o colaborare intensă cu celelalte instituții în domeniul infrastructurii rutiere; și (3) să-și asume responsabilitatea pentru siguranța infrastructurii rutiere.

În contextul legislativ actual și al necesității armonizării și implementării prevederilor amintite, **apreciem ca necesară înființarea unei autorități publice rutiere pe modelul autorităților de profil din statele membre UE.** Considerăm că noua autoritate trebuie să prevadă, concomitent: inspecții de siguranță asupra drumurilor publice, locale (comunale, orășenești sau municipale), naționale și autostrăzi, asupra semnalizării și marcajului rutier pe orizontală și verticală; sa emita de autorizații și agremente în materie de siguranță rutieră pentru servicii, produse, și echipamente; sa intrprinda acțiuni de autorizație, inspecție, control și de aplicare de sancțiuni asupra administratorilor drumurilor publice și asupra operatorilor economici care furnizează produse și servicii destinate infrastructurii și siguranței rutiere.

În acest sens, prezenta inițiativă legislativă:

(1) pune în acord prevederile **Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere**; indicațiile din **Strategia Națională pentru Siguranța Rutieră 2013-2020 a Ministerului Transporturilor**; și prevederile **Directivei 2004/54/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 aprilie 2004 privind cerințele minime de siguranță pentru tunelurile din rețeaua trans-europeană de transport**;

(2) aduce modificări și completări articolelor din **Legea 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră**, cu modificările și completările ulterioare, concomitent cu abrogarea acestei legi: Legea 265/2008 nu răspunde în totalitate prevederilor din **Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere**, și considerăm astfel că transpunerea completă a prevederilor acestei Directive trebuie realizată de urgență;

(3) reorganizează Centrul de Studii Tehnice Rutiere și Informatică (CESTRIN);

(4) are ca obiect înființarea, în subordinea Guvernului României, a unei autorități centrale autonome finanțată din venituri proprii – **Autoritatea Română pentru Siguranță Rutieră (ARSR)** - desemnată să asigure, în principal, următoarele activități:

a) gestionarea și îmbunătățirea siguranței rețelelor rutiere, a podurilor, tunelurilor, viaductelor, pasajelor denivelate și alte lucrări de artă rutiere, cu terenul aferent;

b) autorizarea în materie de siguranță rutieră a proiectării, construcției și exploatării infrastructurii rutiere, cât și în ceea ce privește consultanța în materie de siguranță rutieră;

c) agrementarea materialelor și produselor de construcție pentru execuția drumurilor publice, lucrărilor de artă și tunelurilor rutiere, a elementelor de semnalizare și marcaj pe orizontală și verticală, și a echipamentelor și mijloacelor tehnice de siguranță pentru executarea drumurilor publice;

d) autorizarea și supravegherea tehnică a furnizorilor de produse și servicii în domeniul infrastructurii rutiere, inclusiv a furnizorilor de mijloace de semnalizare și marcaj rutier pe orizontală și verticală;

e) asigurarea de controale și inspecții de siguranță periodice ale rețelei de drumuri rutiere, a podurilor, tunelurilor, viaductelor, pasajelor denivelate și alte lucrări de artă rutiere, cu terenul aferent;

f) evaluarea de impact și operațiuni de audit în domeniul siguranței infrastructurii rutiere;

g) analizarea posibilelor efecte ale lucrărilor rutiere asupra siguranței traficului rutier;

h) investigarea și cercetarea accidentelor care privesc infrastructura rutieră;

i) monitorizarea, promovarea și dezvoltarea cadrului de reglementare în domeniul siguranței infrastructurii rutiere.

Având în vedere cele expuse mai sus, propunem spre dezbateră și aprobare Parlamentului României proiectul privind înființarea Autorității Române pentru Siguranță Rutieră – ARSR.

Inițiator

Deputat Gheorghe UDRISTE

