|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Art./  Pct./  Alin. | DIRECTIVA (UE) 2019/1936 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI din 23 octombrie 2019 de modificare a Directivei 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere | Art./  Alin./  Lit. | Proiect de OG pentru modificarea Legii nr. 265/2008 privind gestionarea siguranţei circulaţiei pe infrastructura rutieră | Observatii |
| Articolul 1  Modificarea Directivei 2008/96/CE | |  |  |  |
| Pct.1 | Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text: |  |  |  |
| alin. (1) | (1) Prezenta directivă prevede stabilirea și punerea în aplicare a procedurilor referitoare la evaluările de impact și la operațiunile de audit în domeniul siguranței rutiere, la inspecțiile în materie de siguranță rutieră și la evaluările siguranței rutiere la nivelul întregii rețele efectuate de către statele membre. | Art. 1 (1) | (1) Prezenta lege stabileşte cadrul instituţional şi modul de gestionare a siguranţei circulaţiei pe reţeaua rutieră. |
| alin. (2) | (2) Prezenta directivă se aplică drumurilor care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană, autostrăzilor și altor drumuri principale, indiferent dacă acestea se află în faza de proiectare, de construcție sau de exploatare. | Art. 1 (2) | (2) Prezenta lege se aplică drumurilor noi şi drumurilor existente, după cum urmează:  a) autostrăzilor, drumurilor expres, precum şi drumurilor aparţinând reţelei rutiere transeuropene, astfel cum este definită în Anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea reţelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr.661/2010/UE;  b) drumurilor de interes naţional;  c) drumurilor de interes judeţean şi străzilor de categoria I şi a II-a. |  |
| alin. (3) | (3) Prezenta directivă se aplică și drumurilor și proiectelor de infrastructură rutieră care nu intră sub incidența alineatului (2) și care sunt situate în afara zonelor urbane, care nu deservesc proprietățile pe lângă care trec și care sunt finalizate folosind finanțare din partea Uniunii, cu excepția drumurilor care nu sunt deschise traficului general de autovehicule, cum ar fi pistele pentru biciclete, sau a drumurilor care nu sunt proiectate pentru traficul general, precum drumurile de acces la siturile industriale ori la terenurile agricole sau forestiere. | Art. 1 (5) | (5) Reţeaua rutieră care face obiectul prezentei legi cuprinde:  a) autostrăzile;  b) drumurile expres;  c) drumurile internaţionale "E";  d) drumurile naţionale principale;  e) drumurile naţionale secundare;  f) drumurile de interes judeţean;  g) străzile de categoria I şi a II-a. |  |
| alin. (4) | (4) Statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al prezentei directive drumurile principale care prezintă un risc scăzut pentru siguranță, pe baza unor motive justificate în mod corespunzător legate de volumele de trafic și de statisticile privind accidentele.  Statele membre pot include în domeniul de aplicare al prezentei directive drumuri care nu sunt menționate la alineatele (2) și (3).  Fiecare stat membru notifică Comisiei, până la 17 decembrie 2021, lista autostrăzilor și a drumurilor principale de pe teritoriul său și, ulterior, orice modificări aduse acesteia. În plus, fiecare stat membru notifică Comisiei lista drumurilor excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive sau incluse în acesta în conformitate cu prezentul alineat și, ulterior, orice modificare adusă.  Comisia publică lista drumurilor notificate în conformitate cu prezentul articol. | Art. 1 (10) | (10) Lista drumurilor prevzăută la alin. (8) și alin. (9) se aprobă prin Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.  Ministerul Transporturilor și Infrastructurii notifică Comisiei Europene lista drumurilor aprobată până la data de 17 decembrie 2021 și, ulterior, orice modificari aduse acesteia. |  |
| alin. (5) | (5) Prezenta directivă nu se aplică drumurilor din tuneluri reglementate de Directiva 2004/54/CE.” | Art. 1 (3) | (3) Prezenta lege nu se aplică tunelurilor rutiere reglementate de Directiva 2004/54/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind cerinţele minime de siguranţă pentru tunelurile din Reţeaua rutieră transeuropeană. |  |
| pct. 2 | Articolul 2 se modifică după cum urmează: |  |  |  |
| lit.(a) | (a) punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:  „1. «rețea rutieră transeuropeană» înseamnă rețelele rutiere identificate în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (\*); |  |  | Transpus prin Art. 1 alin. (2) din proiect |
| lit.(b) | (b) se introduc următoarele puncte:  „1a. «autostradă» înseamnă un drum proiectat și construit special pentru traficul de autovehicule, care nu deservește proprietățile pe lângă care trece și care îndeplinește următoarele criterii:  (a) este prevăzut, cu excepția punctelor speciale sau în mod temporar, cu părți carosabile separate pentru cele două direcții de trafic, separate între ele printr-o bandă despărțitoare care nu este destinată traficului sau, în mod excepțional, prin alte mijloace;  (b) nu se intersectează la același nivel cu niciun drum, cu nicio cale ferată sau linie de tramvai, pistă de biciclete sau cale pietonală;  (c) este desemnat în mod special ca autostradă;  1b. «drum principal» înseamnă un drum situat în afara zonelor urbane care leagă orașe și/sau regiuni importante și care este încadrat în categoria imediat următoare după categoria „autostrăzi” în clasificarea națională a drumurilor aflată în vigoare la 26 noiembrie 2019;”; |  |  | Nu este necesară transpunerea.  Clasificarea şi încadrarea drumurilor sunt prevăzute în O.G. nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată cu modificările și completările ulterioare. |
| lit.(c) | (c) punctul 5 se elimină; |  |  | Nu este necesară transpunerea. |
| lit.(d) | (d) punctele 6 și 7 se înlocuiesc cu următorul text:  „6. «rating de siguranță» înseamnă clasificarea componentelor rețelei rutiere existente în categorii în conformitate cu siguranța lor încorporată măsurată în mod obiectiv;  7. «inspecție specifică în materie de siguranță rutieră» înseamnă o investigație specifică, bazată pe inspectarea la fața locului a unui drum sau tronson de drum existent, pentru a identifica condițiile periculoase, defectele și problemele care sporesc riscul de accidente și de vătămări;”; | Art. 3 lit. r) și lit. p) | r) rating de siguranță – clasificarea componentelor rețelei rutiere existente în categorii în conformitate cu siguranța lor încorporată, măsurată în mod obiectiv.  p) inspecţia de siguranţă rutieră specifică – analiza bazată pe inspectarea la fața locului a unui drum sau tronson de drum existent, pentru a identifica condițiile periculoase, deficiențele și problemele care cresc riscurile de producere a accidentelor grave. |  |
| lit.(e) | (e) se introduce următorul punct:  „7a. «inspecție periodică în materie de siguranță rutieră» înseamnă o verificare periodică obișnuită a caracteristicilor și defectelor care necesită lucrări de întreținere din motive de siguranță;”; | Art. 3 lit. i) | i) inspecţia de siguranţă rutieră periodică - verificarea periodică a reţelei rutiere aflată în exploatare, care are ca scop identificarea eventualelor deficiențe din punct de vedere al siguranței rutiere și care pot fi remediate prin lucrări de întreținere; |  |
| lit.(e) | (f) se adaugă următorul punct:  „10. «utilizatori vulnerabili ai drumurilor» înseamnă participanți la trafic nemotorizați, îndeosebi bicicliști și pietoni, precum și utilizatori de vehicule motorizate cu două roți.” | Art. 3 lit. o) | o) utilizatorii vulnerabili – participanții la trafic nemotorizați, îndeosebi bicicliști și pietoni, precum și utilizatorii de vehicule motorizate cu două roți. |  |
| pct. 3 | La articolul 4, se adaugă următorul alineat:  „(6) Comisia oferă orientări pentru proiectarea «marginilor care iartă ale drumurilor» și a «drumurilor care explică de la sine și a drumurilor care disciplinează de la sine» în cadrul auditului inițial al fazei de proiectare, precum și orientări privind cerințele de calitate referitoare la utilizatorii vulnerabili ai drumurilor. Astfel de orientări sunt elaborate în strânsă colaborare cu experți din statele membre.” |  |  | Nu necesită transpunere. |
| pct. 4 | Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:  Evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele |  |  |  |
| alin. (1) | (1) Statele membre se asigură că o evaluare a siguranței rutiere la nivelul întregii rețele este efectuată pe întreaga rețea rutieră în exploatare care face obiectul prezentei directive. | Art. 18 alin. (1) | (1) Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. efectuează evaluarea siguranței rețelei rutiere pe categorii de siguranță rutieră, pe care o actualizează cel puţin o dată la 5 ani, conform elementelor indicative din anexa nr. 3. |  |
| alin. (2) | (2) Evaluările siguranței rutiere la nivelul întregii rețele evaluează riscul de accidente și de coliziuni cu urmări grave pe baza următoarelor elemente:  (a) în principal, o examinare vizuală, fie la fața locului, fie prin mijloace electronice, a caracteristicilor de proiectare ale drumului (siguranța încorporată); și  (b) a analiză a tronsoanelor din rețeaua rutieră care sunt exploatate de peste trei ani și pe care au avut loc un număr mare de accidente grave în raport cu fluxul de trafic. | Art. 3 lit.e) | e) Evaluarea siguranței rețelei rutiere – metodă de identificare, analiză și clasificare a tronsoanelor din punct de vedere al riscului de accidente cu urmări grave pe baza următoarelor criterii:  1. în principal, o examinare vizuală, fie la fața locului, fie prin mijloace electronice, a caracteristicilor de proiectare ale drumului, denumită și siguranța încorporată;  2. metoda de identificare, analizare și clasificare a tronsoanelor infrastructurii rutiere care au fost în exploatare mai mult de 3 ani și pe care s-au înregistrat un număr mare de accidente soldate cu persoane decedate, proporțional cu fluxul de trafic; |  |
| alin. (3) | (3) Statele membre se asigură că prima evaluare a siguranței rutiere la nivelul întregii rețele se efectuează până cel târziu în 2024. Evaluările ulterioare ale siguranței rutiere la nivelul întregii rețele se efectuează suficient de frecvent pentru a garanta niveluri de siguranță adecvate, dar, în orice caz, se efectuează cel puțin o dată la cinci ani. | Art. 18 alin. (1) și (2) | (1) Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. efectuează evaluarea siguranței rețelei rutiere pe categorii de siguranță rutieră, pe care o actualizează cel puţin o dată la 5 ani, conform elementelor indicative din anexa nr. 3.  (2) Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. realizează prima evaluare a siguranței rețelei rutiere, pe cel puțin trei categorii, în funcție de nivelul de siguranță al fiecărui tronson, până cel târziu la sfârșitul anului 2024. |  |
| alin. (4) | (4) La efectuarea evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele, statele membre pot lua în considerare elementele indicative prevăzute în anexa III. |  |  | Transpus prin Art. 18 alin. (1) din proiect. |
| alin. (5) | (5) Comisia oferă orientări privind metodologia de efectuare a evaluărilor sistematice ale siguranței rutiere și ale ratingurilor de siguranță la nivelul întregii rețele. |  |  | Nu necesită transpunere. |
| alin. (6) | (6) Pe baza rezultatelor evaluării menționate la alineatul (1) și în scopul stabilirii nivelului de prioritate pentru acțiunile suplimentare necesare, statele membre clasifică toate tronsoanele rețelei rutiere în cel puțin trei categorii în funcție de nivelul lor de siguranță.” |  |  | Transpus prin Art. 18 alin. (2) din proiect. |
| pct. 5 | Articolul 6 se modifică după cum urmează: |  |  |  |
| lit. (a) | (a) titlul se înlocuiește cu următorul text:  „Articolul 6  Inspecțiile periodice în materie de siguranță rutieră”; |  |  |  |
| lit. (b) | (b) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:  „(1) Statele membre se asigură că inspecțiile periodice în materie de siguranță rutieră se efectuează suficient de frecvent pentru a se garanta niveluri de siguranță adecvate pentru infrastructura rutieră în cauză.”; | Art. 10 alin. (5) | (5) Inspecţia de siguranţă rutieră periodică se realizează obligatoriu pentru drumurile publice ale reţelei rutiere care fac obiectul prezentei legi, din 3 în 3 ani și se concretizează într-un raport de inspecţie de siguranţă rutieră |  |
| lit. (c) | (c) alineatul (2) se elimină; |  |  | Nu necesită transpunere. |
| lit. (d) | (d) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:  „(3) Statele membre asigură siguranța tronsoanelor din rețeaua de drumuri adiacente tunelurilor rutiere care fac obiectul Directivei 2004/54/CE, prin intermediul inspecțiilor comune în materie de siguranță rutieră cu participarea autorităților competente implicate în punerea în aplicare a prezentei directive și a Directivei 2004/54/CE. Inspecțiile comune în materie de siguranță rutieră sunt suficient de frecvente pentru a garanta niveluri de siguranță adecvate, dar, în orice caz, sunt efectuate cel puțin o dată la șase ani.” | Art. 10 alin. (19) | (19) Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. împreună cu Inspectoratul de Stat în Construcții – I.S.C. efectuează inspecții comune de siguranță rutieră pe rețeaua rutieră aferentă zonei adiacente tunelurilor care fac obiectul Directivei 2004/54/CE, din 5 în 5 ani. |  |
| pct. 6  (Articolul 6a) | Se introduc următoarele articole:  „Articolul 6a  Acțiunile de urmărire a procedurilor pentru drumurile în exploatare |  |  |  |
| alin. (1) | (1) Statele membre se asigură că constatările din cadrul evaluărilor siguranței rutiere la nivelul întregii rețele efectuate în temeiul articolului 5 sunt urmate fie de inspecții specifice în materie de siguranță rutieră, fie de măsuri directe de remediere. | Art. 10 alin. (13) | (13) Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. efectuează inspecții de siguranță rutieră specifică cu prioritate pe tronsoanele rutiere cu niveluri scăzute de siguranță, rezultate din evaluarea rețelei rutiere și care oferă posibilități pentru punerea în aplicare a unor măsuri cu potenția ridicat de îmbunătățire a siguranței și de reducere a costurilor legate de accidente. |  |
| alin. (2) | (2) La efectuarea inspecțiilor specifice în materie de siguranță rutieră, statele membre pot lua în considerare elementele indicative prevăzute în anexa IIa. | Art. 10 alin. (14) | (14) Inspecțiile de siguranță rutieră specifice, efectuate pe tronsoanele cu gradul de siguranță cel mai scăzut rezultat în urma evaluării siguranței rețelei rutiere, vor avea în vedere elementele menționate în anexa 2a. |  |
| alin. (3) | (3) Inspecțiile specifice în materie de siguranță rutieră sunt efectuate de echipe de experți. Cel puțin unul dintre membrii echipei de experți trebuie să îndeplinească cerințele prevăzute la articolul 9 alineatul (4) litera (a). | Art.5 alin. (2^1) | (2^1) Inspecţia de siguranţă rutieră specifică se efectuează de către Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. prin echipe formate din personalul de specialitate angajat în cadrul Autorității Rutiere Române – A.R.R., cel puțin unul dintre membrii echipei fiind atestat ca auditor de siguranța rutieră, în conformitate cu prevederile prezentei legi. |  |
| alin. (4) | (4) Statele membre se asigură că constatările din cadrul inspecțiilor specifice în materie de siguranță rutieră sunt urmate de decizii motivate care stabilesc dacă sunt necesare măsuri de remediere. În mod special, statele membre identifică tronsoanele rutiere pe care sunt necesare îmbunătățiri ale siguranței infrastructurii rutiere și definesc măsurile cărora li se acordă prioritate pentru îmbunătățirea siguranței acestor tronsoane rutiere. | Art. 10 alin. (13) | (13) Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. efectuează inspecții de siguranță rutieră specifică cu prioritate pe tronsoanele rutiere cu niveluri scăzute de siguranță, rezultate din evaluarea rețelei rutiere și care oferă posibilități pentru punerea în aplicare a unor măsuri cu potenția ridicat de îmbunătățire a siguranței și de reducere a costurilor legate de accidente. |  |
| alin. (5) | (5) Statele membre se asigură că măsurile de remediere vizează cu prioritate tronsoanele rutiere cu niveluri scăzute de siguranță și care oferă posibilități pentru punerea în aplicare a unor măsuri cu potențial ridicat de îmbunătățire a siguranței și de reducere a costurilor legate de accidente. | Art. 10 alin. (15) | (15) Raportul rezultat în urma efectuarăii inspecției de siguranță specifică conține în anexă un set de măsuri de remediere cu potențial ridicat de îmbunătățire a siguranței rutiere și de reducere a costurilor legate de accidente. |  |
| alin. (6) | (6) Statele membre pregătesc și actualizează periodic un plan de măsuri ordonate în funcție de priorități, bazat pe riscuri, pentru a urmări punerea în aplicare a măsurilor de remediere identificate. | Art. 13 alin. (1^3) | (1^3) Inspecţia de siguranţă rutieră specifică prevăzută la art. 10 alin. (13) se realizează în baza planificărilor proprii ale Autorităţii Rutiere Române - A.R.R.. |  |
| (pct. 6)  Articolul 6b | Articolul 6b  Protecția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor  Statele membre se asigură că nevoile utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor sunt luate în considerare la punerea în aplicare a procedurilor prevăzute la articolele 3-6a. | Art. 10 alin. (18) | (18) În cadrul rapoartelor de evaluare de impact, audit de siguranță rutieră, inspecție de siguranță rutieră periodică/specifică, un capitol distinct îl va constitui tratarea nevoilor utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor. |  |
| (pct. 6)  Articolul 6c | Articolul 6c  Marcaje rutiere și panouri de semnalizare rutieră  (1) În procedurile lor existente și viitoare privind marcajele rutiere și panourile de semnalizare rutieră, statele membre acordă o atenție deosebită lizibilității și detectabilității de către conducătorii auto și sistemele automate de asistență a conducătorului auto. Aceste proceduri țin seama de specificațiile comune, atunci când astfel de specificații comune au fost stabilite în conformitate cu alineatul (3).  (2) Până cel târziu în iunie 2021, un grup de experți instituit de Comisie evaluează oportunitatea de a stabili specificații comune, inclusiv diferite elemente menite să asigure utilizarea operațională a marcajelor rutiere și a panourilor de semnalizare rutieră, pentru a promova lizibilitatea și detectabilitatea eficace a marcajelor rutiere și panourilor de semnalizare rutieră de către conducătorii auto și sistemele automatizate de asistență a conducătorului auto. Grupul este format din experți desemnați de statele membre. Evaluarea include o consultare a Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite.  Evaluarea ia în considerare în special următoarele elemente:  (a) interacțiunea dintre diferitele tehnologii de asistență a conducătorului auto și infrastructură;  (b) efectele condițiilor meteorologice și ale fenomenelor atmosferice, precum și ale traficului asupra marcajelor rutiere și panourilor de semnalizare rutieră prezente pe teritoriul Uniunii;  (c) tipul și frecvența lucrărilor de întreținere necesare pentru diferite tehnologii, inclusiv o estimare a costurilor.  (3) Având în vedere evaluarea menționată la alineatul (2), Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili specificații comune referitoare la procedurile statelor membre menționate la alineatul (1), menite să asigure utilizarea operațională a marcajelor rutiere și a panourilor de semnalizare rutieră, în ceea ce privește lizibilitatea și detectabilitatea eficace a marcajelor rutiere și a panourilor de semnalizare rutieră de către conducătorii auto și sistemele automate de asistență a conducătorului auto. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 13 alineatul (2).  Actele de punere în aplicare menționate la primul paragraf nu aduc atingere competenței Comitetului European de Standardizare în ceea ce privește standardele pentru marcajele rutiere și panourile de semnalizare rutieră. |  |  | Nu necesită transpunere. |
| (pct. 6)  Articolul 6d | Articolul 6d  Informare și transparență  Comisia publică o hartă europeană a rețelei rutiere care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive, accesibilă online, care să pună în evidență diferitele categorii menționate la articolul 5 alineatul (6). |  |  | Nu necesită transpunere. |
| (pct. 6)  Articolul 6e | Articolul 6e  Raportarea voluntară  Statele membre depun eforturi să instituie un sistem național pentru raportarea voluntară, accesibil online tuturor utilizatorilor drumurilor, pentru a facilita colectarea detaliilor privind evenimentele transmise de utilizatorii drumurilor și de vehicule și a oricăror altor informații legate de siguranță care sunt percepute de cel care informează ca fiind un pericol real sau potențial pentru siguranța infrastructurii rutiere.” | Art. 18 alin.(8) | (8) Administratorul Punctului Național de Acces, desemnat conform Ordonanţei de urgenţă a Guvernului cu nr. 1/2021 privind stabilirea cadrului instituţional şi adoptarea unor măsuri necesare pentru înfiinţarea punctului naţional de acces, conform regulamentelor delegate de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European şi a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier şi pentru interfeţele cu alte moduri de transport, realizează un sistem național pentru raportarea voluntară, accesibil online tuturor utilizatorilor drumurilor, pentru a facilita colectarea detaliilor privind evenimentele transmise de utilizatorii drumurilor și de vehicule și a oricăror altor informații legate de siguranță care sunt percepute de cel care informează ca fiind un pericol real sau potențial pentru siguranța infrastructurii rutiere. |  |
| pct. 7 | La articolul 7, se introduce următorul alineat:  „(1a) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a oferi orientări conform cărora trebuie raportată gravitatea accidentului, inclusiv numărul de persoane decedate și vătămate. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 13 alineatul (2).” |  |  | Nu necesită transpunere. |
| pct. 8 | La articolul 9, se introduce următorul alineat:  „(1a) Pentru auditorii din domeniul siguranței rutiere care urmează cursuri de formare începând cu 17 decembrie 2024, statele membre se asigură că programele de formare destinate auditorilor în domeniul siguranței rutiere includ aspecte legate de utilizatorii vulnerabili ai drumurilor și de infrastructura pentru acești utilizatori.” | Art. 6 alin. (3) | (3) Programele-cadru de formare, instruire şi perfecţionare profesională prevăzute la alin. (2) se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor şi infrastructurii, la propunerea Autorităţii Rutiere Române - A.R.R., iar începând cu data de 17 decembrie 2024 acestea vor include aspecte legate de utilizatorii vulnerabili ai drumurilor și de infrastructura necesară acestei categorii de participanți la trafic. |  |
| pct. 9 | Articolul 10 se înlocuiește cu următorul text:  „Articolul 10  Schimbul de bune practici  În vederea îmbunătățirii siguranței rutiere din Uniune, Comisia instituie un sistem pentru schimbul informațiilor și celor mai bune practici între statele membre, care acoperă, printre altele, programele de formare destinate auditorilor în domeniul siguranței rutiere, proiectele existente privind siguranța infrastructurii rutiere, precum și tehnologiile verificate în materie de siguranță rutieră.” |  |  | Nu necesită transpunere. |
| pct. 10 | La articolul 11, se elimină alineatul (2). |  |  | Nu necesită transpunere. |
| pct. 11 | Se introduce următorul articol:  „Articolul 11a  Raportarea  (1) Până la 31 octombrie 2025, statele membre furnizează Comisiei un raport privind clasificarea referitoare la siguranță a întregii rețele evaluate în conformitate cu articolul 5. Dacă este posibil, raportul se bazează pe o metodologie comună. Dacă este cazul, raportul include, de asemenea, lista de dispoziții ale orientărilor naționale actualizate, inclusiv, în special, îmbunătățirile în ceea ce privește progresul tehnologic și protecția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor. De la 31 octombrie 2025, aceste rapoarte sunt elaborate din cinci în cinci ani.  (2) Pe baza unei analize a rapoartelor naționale menționate la alineatul (1), în primă instanță până la 31 octombrie 2027 și ulterior din cinci în cinci ani, Comisia elaborează și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive, în special cu privire la elementele menționate la alineatul (1) și la eventualele măsuri suplimentare, inclusiv revizuirea prezentei directive și posibilele adaptări ale acesteia la progresul tehnic.” | Art. 18 alin. (3) și (4) | (3) Autoritatea Rutieră Română - ARR elaborează un raport privind clasificarea referitoare la siguranța rețelei rutiere evaluată conform alin. (2), care va fi înaintat Comisiei Europene până la 31 octombrie 2025.  (4) Autoritatea Rutieră Română - ARR va elabora raportul prevăzut la alin. (2) din 5 în 5 ani după data de 31 octombrie 2025. |  |
| pct. 12 | Articolul 12 se înlocuiește cu următorul text:  „Articolul 12  Modificarea anexelor  Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 12a, acte delegate de modificare a anexelor în vederea adaptării acestora la progresele tehnice.”  L 305/8 RO Jurnalul Oficial al Uniunii Europene 26.11.2019 |  |  | Nu necesită transpunere. |
| pct. 13 | Se introduce următorul articol:  „Articolul 12a  Exercitarea delegării de competențe  (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.  (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 12 se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 16 decembrie 2019. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.  (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 12 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.  (4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia îi consultă pe experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare (\*).  (5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.  (6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 12 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului. |  |  | Nu necesită transpunere. |
| pct. 14 | Articolul 13 se înlocuiește cu următorul text:  „Articolul 13  Procedura comitetului  (1) Comisia este asistată de un comitet. Respectivul comitet reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului (\*).  (2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. |  |  | Nu necesită transpunere. |
| pct. 15 | Anexele se modifică în conformitate cu anexa la prezenta directivă. | Art. 31 | 31 - Anexele nr. 1, 2, 2a, 3 și 4 fac parte integrantă din prezenta lege. |  |
| Articolul 2  Transpunere | |  |  |  |
| alin. (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 17 decembrie 2021. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.  Atunci când statele membre adoptă dispozițiile respective, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a unei astfel de trimiteri. | Art. III  Art. IV | Art. III. - Prezenta ordonanță transpune prevederile Directivei (UE) 2019/1936 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2019 de modificare a 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. 305 din 26 noiembrie 2019.  Art. IV. - Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii notifică prezenta ordonanță Comisiei Europene. |  |
| alin. (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. |  |  |  |
| Articolul 3  Intrarea în vigoare  Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. | |  |  | Nu necesită transpunere. |
| Articolul 4  Destinatari  Prezenta directivă se adresează statelor membre. | |  |  | Nu necesită transpunere. |
| ANEXĂ  Anexele la Directiva 2008/96/CE se modifică după cum urmează: | |  |  |  |
| pct. 1 | Anexa I se modifică după cum urmează:  (a) titlul se înlocuiește cu următorul text:  „ANEXA I  ELEMENTELE INDICATIVE ALE EVALUĂRILOR DE IMPACT ASUPRA SIGURANȚEI RUTIERE”;  (b) în secțiunea 2, litera (e) se înlocuiește cu următorul text:  „(e) trafic (de exemplu, volumul traficului, clasificarea traficului în funcție de tip), inclusiv fluxurile estimate pentru pietoni și bicicliști determinate de caracteristicile utilizării terenurilor adiacente;”. | Anexa Nr. 1 | Evaluarea de impact asupra siguranţei rutiere pentru proiectele de infrastructură rutieră  1. Elementele componente ale unei evaluări de impact asupra siguranţei rutiere:  a) definirea problemei;  b) situaţia actuală şi situaţia în eventualitatea neiniţierii vreunei acţiuni;  c) obiectivele specifice siguranţei rutiere;  d) analiza impactului alternativelor propuse asupra siguranţei rutiere;  e) compararea alternativelor propuse, inclusiv analiza raportului costuri-beneficii;  f) prezentarea tuturor soluţiilor posibile.  2. Elementele care trebuie avute în vedere:  a) accidente soldate cu decese şi/sau răniri grave; obiectivele de reducere a numărului de accidente în comparaţie cu scenariul care prevede eventualitatea neiniţierii vreunei acţiuni;  b) alegerea traseelor şi studii origine-destinaţie a utilizatorilor pentru noile trasee;  c) efecte posibile asupra reţelelor rutiere existente cum ar fi accese, intersecţii, treceri la nivel şi altele asemenea;  d) utilizatorii drumurilor, inclusiv utilizatorii vulnerabili cum ar fi pietoni, biciclişti, motociclişti şi alţii asemenea;  e) trafic (de exemplu, volumul traficului, clasificarea traficului în funcţie de tip), inclusiv fluxurile estimate pentru pietoni și bicicliști, determinate de caracteristicile utilizării terenurilor adiacente;  f) condiţii climatice şi sezoniere;  g) prezenţa unui număr suficient de zone de parcări sigure;  h) activitatea seismică. |  |
| pct. 2 | Anexa II se modifică după cum urmează:  (a) titlul se înlocuiește cu următorul text:  „ANEXA II  ELEMENTELE INDICATIVE ALE AUDITURILOR PRIVIND SIGURANȚA RUTIERĂ”;  (b) în secțiunea 1 se adaugă următoarea literă:  „(n) dispoziții pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor:  (i) dispoziții pentru pietoni;  (ii) dispoziții pentru bicicliști, inclusiv existența unor rute alternative sau separări de traficul de autovehicule de mare viteză;  (iii) dispoziții pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu două roți;  (iv) densitatea și amplasarea trecerilor pentru pietoni și bicicliști;  (v) dispoziții pentru pietoni și bicicliști pe drumurile afectate din zonă;  (vi) separarea pietonilor și a bicicliștilor de traficul de autovehicule de mare viteză sau existența unor rute alternative directe pe drumurile de clasă inferioară;”;  (c) în secțiunea 2, litera (h) se înlocuiește cu următorul text:  „(h) dispoziții pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor:  (i) dispoziții pentru pietoni;  (ii) dispoziții pentru bicicliști;  (iii) dispoziții pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu două roți;”. | Anexa Nr. 2 | Operaţiuni de audit în domeniul siguranţei rutiere pentru proiecte de infrastructură rutieră  1. Criterii aplicabile în studiul de fezabilitate:  a) localizarea geografică, care include expunerea la alunecările de teren, la inundaţii, la avalanşe şi altele asemenea, condiţii climatice şi sezoniere, precum şi activităţi seismice;  b) tipurile de intersecţii şi distanţa dintre acestea;  c) numărul şi tipul benzilor de circulaţie;  d) structura şi componenţa traficului admis pe noua infrastructură;  e) funcţionalitatea drumului în cadrul reţelei;  f) condiţiile meteorologice;  g) viteze de proiectare şi viteze de circulaţie;  h) profile transversale, care cuprind: lăţimea părţii carosabile, piste pentru biciclişti, trotuare;  i) traseul în plan de situaţie şi în profil longitudinal;  j) vizibilitate;  k) dispunerea intersecţiilor;  l) mijloace de transport în comun şi infrastructurile aferente;  m) treceri la nivel cu căi rutiere/calea ferată;  n) dispoziții pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor:  (i) dispoziții pentru pietoni;  (ii) dispoziții pentru bicicliști, inclusiv existența unor rute alternative sau separări de traficul de autovehicule de mare viteză;  (iii) dispoziții pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu două roți;  (iv) densitatea și amplasarea trecerilor pentru pietoni și bicicliști;  (v) dispoziții pentru pietoni și bicicliști pe drumurile afectate din zonă;  (vi) separarea pietonilor și a bicicliștilor de traficul de autovehicule de mare viteză sau existența unor rute alternative directe pe drumurile de clasă inferioară.  2. Criterii aplicabile în stadiul de proiect tehnic şi detalii de execuţie:  a) planul de situaţie;  b) semnalizare orizontală şi verticală coerentă;  c) iluminarea căilor rutiere şi a intersecţiilor;  d) echipamente poziţionate în ampriza drumului;  e) plantaţia rutieră adiacentă drumului în extravilan şi construcţiile, amenajările şi alte obiective din intravilanul localităţilor;  f) obstacole fixe la marginea drumului;  g) parcări sigure;  h) dispoziții pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor:  (i) dispoziții pentru pietoni;  (ii) dispoziții pentru bicicliști;  (iii) dispoziții pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu două roți;  i) adaptarea sistemelor rutiere de restricţionare într-un mod uşor de utilizat (spaţii care separă sensurile de mers şi parapete de siguranţă pentru evitarea pericolelor la care sunt expuşi utilizatorii vulnerabili).  3. Criterii aplicabile în stadiul anterior dării în exploatare:  a) siguranţa utilizatorilor căilor rutiere şi vizibilitatea în diverse circumstanţe, cum ar fi întunericul, şi în condiţii meteorologice normale;  b) lizibilitatea elementelor de semnalizare orizontală şi verticală;  c) starea drumurilor.  4. Criterii aplicabile în stadiul imediat după darea în exploatare: evaluarea siguranţei căilor rutiere din perspectiva comportamentului real al utilizatorilor  Realizarea unei operaţiuni de audit într-un anumit stadiu poate duce la reanalizarea criteriilor aplicabile în stadiile precedente. |  |
| pct. 3 | Se introduce următoarea anexă:  „ANEXA IIa  ELEMENTELE INDICATIVE ALE INSPECȚIILOR SPECIFICE ÎN MATERIE DE SIGURANȚĂ RUTIERĂ  1. Trasee rutiere și intersecții:  (a) vizibilitate și vedere la distanță;  (b) limite de viteză și zone cu viteză limitată;  (c) trasee care explică de la sine (și anume lizibilitatea traseelor de către utilizatorii drumurilor);  (d) accesul la proprietăți adiacente și dezvoltări;  (e) accesul vehiculelor de urgență și de serviciu;  (f) tratamentele podurilor și canalelor de scurgere;  (g) configurația marginii drumului (acostamentul drumului, pavajul părții denivelate, debleul și rambleul drumului).  2. Intersecții și noduri rutiere:  (a) adecvarea tipului de intersecție/nod rutier;  (b) geometria intersecției/configurația nodului rutier;  (c) vizibilitatea și lizibilitatea (percepția) intersecțiilor;  (d) vizibilitatea în intersecție;  (e) configurația benzilor auxiliare la intersecții;  (f) controlul traficului în intersecții (de exemplu, semnale rutiere de oprire, instalații de semnalizare rutieră etc.);  (g) existența trecerilor pentru pietoni și bicicliști.  3. Dispoziții pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor:  (a) dispoziții pentru pietoni;  (b) dispoziții pentru bicicliști;  (c) dispoziții pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu două roți;  (d) transportul public de persoane și infrastructurile aferente;  (e) treceri la nivel (menționând, în mod special, tipul de trecere și dacă acestea sunt acționate de o persoană sau nu, sunt manuale sau automate).  4. Iluminare, panouri de semnalizare și marcaje:  (a) panouri de semnalizare rutieră coerente, care nu afectează vizibilitatea;  (b) lizibilitatea panourilor de semnalizare rutieră (poziție, dimensiune, culoare);  (c) indicatoare de direcție;  (d) coerența marcajelor rutiere și a delimitărilor acestora;  (e) lizibilitatea marcajelor rutiere (poziție, dimensiuni și retroreflectivitate în condiții uscate și umede);  (f) contrastul adecvat al marcajelor rutiere;  (g) iluminarea drumurilor și a intersecțiilor;  (h) echipamente adecvate pe marginea drumului.  5. Semnalizare rutieră:  (a) operare;  (b) vizibilitate.  6. Obiecte, zone curate și sisteme rutiere de restricționare:  (a) zona marginii drumului, inclusiv vegetația;  (b) pericole pe marginea drumului și distanța de la marginea părții carosabile sau a pistei pentru biciclete;  (c) adaptarea sistemelor rutiere de restricționare într-un mod ușor de utilizat (spații care separă sensurile de circulație și parapete de siguranță pentru evitarea pericolelor la care sunt expuși utilizatorii vulnerabili ai drumurilor);  (d) tratamentele părților terminale ale parapetelor de siguranță;  (e) sisteme adecvate de restricționare rutieră la poduri și canale de scurgere;  (f) garduri (pe drumuri cu acces limitat).  7. Pavajul:  (a) defectele pavajului;  (b) rezistența la derapare;  (c) material desprins/pietriș/pietre;  (d) îndiguirea și drenarea apei.  8. Poduri și tuneluri:  (a) prezența și numărul podurilor;  (b) prezența și numărul tunelurilor;  (c) elemente vizuale care reprezintă riscuri pentru siguranța infrastructurii.  9. Alte aspecte:  (a) punerea la dispoziție a unor spații de parcare și a unor spații de servicii sigure;  (b) facilități pentru vehicule grele;  (c) orbirea prin faruri;  (d) lucrările rutiere;  (e) activități nesigure pe marginea drumului;  (f) informații adecvate în echipamentele STI (de exemplu, panouri cu mesaje variabile);  (g) fauna sălbatică și alte animale;  (h) atenționări pentru zone școlare (dacă este cazul).” | Anexa Nr. 2a | Elementele indicative ale inspecțiilor specifice în materie de siguranță rutieră  1. Trasee rutiere și intersecții:  (a) asigurarea vizibilității;  (b) limite de viteză și zone cu restricții de viteză;  (c) predictibilitatea traseelor;  (d) accesul la proprietăți adiacente și dezvoltări;  (e) accesul vehiculelor de urgență și de serviciu;  (f) tratarea podurilor și canalelor de scurgere;  (g) configurația amprizei drumului (acostamentul drumului, tipul delimitării părții carosabile, debleul și rambleul drumului).  2. Intersecții și noduri rutiere:  (a) tipul de intersecție/nodul rutier adecvat;  (b) geometria intersecției/configurația nodului rutier;  (c) vizibilitatea și predictibilitatea intersecțiilor;  (d) vizibilitatea în intersecție;  (e) configurația benzilor suplimentare la intersecții;  (f) controlul traficului în intersecții (de exemplu, indicatoare de prioritate, instalații de semnalizare rutieră etc.);  (g) existența trecerilor pentru pietoni și bicicliști.  3. Dispoziții pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor:  (a) dispoziții pentru pietoni;  (b) dispoziții pentru bicicliști;  (c) dispoziții pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu două roți;  (d) transportul public de persoane și infrastructurile aferente;  (e) treceri la nivel cu calea ferată sau tramvai (menționând, în mod special, tipul de trecere și dacă acestea sunt acționate de o persoană sau nu, sunt manuale sau automate).  4. Iluminare, panouri de semnalizare și marcaje:  (a) panouri de semnalizare rutieră coerente, care nu afectează vizibilitatea;  (b) lizibilitatea panourilor de semnalizare rutieră (poziție, dimensiune, culoare);  (c) indicatoare rutiere;  (d) coerența marcajelor rutiere și trasarea acestora;  (e) lizibilitatea marcajelor rutiere (poziție, dimensiuni și retroreflectivitate în condiții uscate și umede);  (f) vizibilitatea și gradul de uzură al marcajelor rutiere;  (g) iluminarea drumurilor și a intersecțiilor;  (h) echipamente adecvate pe marginea drumului.  5. Semnalizare rutieră:  (a) operare;  (b) vizibilitate.  6. Obstacole, zone de siguranță și sisteme rutiere de protecție:  (a) zona marginii drumului, inclusiv vegetația;  (b) pericole pe marginea drumului și distanța de la marginea părții carosabile sau a pistei pentru biciclete;  (c) adaptarea sistemelor rutiere de protecție într-un mod facil de utilizat (spații care separă sensurile de circulație și parapete de siguranță pentru evitarea pericolelor la care sunt expuși utilizatorii vulnerabili ai drumurilor);  (d) tratarea părților terminale ale parapetelor de siguranță;  (e) sisteme adecvate de protecție la poduri și canale de scurgere;  (f) garduri (pe drumuri cu acces limitat).  7. Partea carosabilă:  (a) defectele părții carosabile;  (b) rugozitatea;  (c) material desprins/pietriș/pietre;  (d) colectarea și drenarea apei.  8. Poduri și tuneluri:  (a) prezența și numărul podurilor;  (b) prezența și numărul tunelurilor;  (c) elemente vizuale care reprezintă riscuri pentru siguranța infrastructurii.  9. Alte aspecte:  (a) punerea la dispoziție a unor spații de parcare și a unor spații de servicii sigure;  (b) facilități pentru vehicule grele;  (c) fenomenul de orbire cauzat de faruri;  (d) lucrările rutiere;  (e) activități nesigure pe marginea drumului;  (f) informații adecvate ale echipamentelor STI (de exemplu, panouri cu mesaje variabile);  (g) faună;  (h) atenționări pentru zone școlare (dacă este cazul). |  |
| pct. 4 | Anexa III se înlocuiește cu următorul text:  „ANEXA III  ELEMENTE INDICATIVE ALE EVALUĂRILOR SIGURANȚEI RUTIERE LA NIVELUL ÎNTREGII REȚELE  1. Generalități:  (a) tipul de drum în legătură cu tipul și dimensiunile regiunilor/orașelor pe care le conectează;  (b) lungimea tronsonului rutier;  (c) tipul zonei (rurală, urbană);  (d) destinația terenurilor (scop educațional, comercială, industrială și de producție, rezidențială, agricolă și zootehnică, zonă nedezvoltată);  (e) densitatea punctelor de acces la proprietate;  (f) prezența drumurilor de serviciu (de exemplu pentru magazine);  (g) prezența lucrărilor rutiere;  (h) prezența parcărilor.  2. Volumele traficului:  (a) volumele traficului;  (b) volumele măsurate ale traficului motocicletelor;  (c) volumele măsurate ale traficului pietonal pe ambele părți, menționând dacă circulația are loc „de-a lungul drumului” sau „transversal”;  (d) volumele măsurate ale traficului bicicletelor pe ambele părți, menționând dacă circulația are loc „de-a lungul drumului” sau „transversal”;  (e) volumele măsurate ale traficului vehiculelor grele;  (f) fluxurile estimate de pietoni determinate din atributele destinației terenurilor adiacente;  (g) fluxurile estimate de bicicliști determinate din atributele destinației terenurilor adiacente.  3. Date referitoare la accidente:  (a) numărul, locul și cauza accidentelor rutiere mortale în funcție de categoria de utilizator al drumurilor;  (b) numărul și locul vătămărilor grave în funcție de categoria de utilizator al drumurilor.  4. Caracteristici operaționale:  (a) limita de viteză (generală, pentru motocicletele, pentru camioane);  (b) viteza de operare (a 85-a centilă);  (c) gestionarea vitezei și/sau liniștirea traficului;  (d) prezența dispozitivelor STI: alerte de trafic greu, panouri cu mesaje variabile;  (e) atenționări pentru zone școlare;  (f) prezența unor supraveghetori ai traversărilor elevilor la intervale de timp prescrise.  5. Caracteristici geometrice:  (a) caracteristici ale secțiunii transversale (numărul, tipul și lățimea benzilor de circulație, configurația și materialul benzilor centrale mediane, piste de biciclete, căi pietonale etc.), inclusiv variabilitatea acestora;  (b) curbura orizontală;  (c) pantă și traseu vertical;  (d) vizibilitate și vedere la distanță.  6. Obiecte, zone curate și sisteme rutiere de restricționare:  (a) zona marginii drumului și zone curate;  (b) obstacole fixe pe marginea drumului (de exemplu stâlpii de iluminat, copaci etc.);  (c) distanța obstacolelor față de marginea drumului;  (d) densitatea obstacolelor;  (e) benzi rugoase de avertizare sonoră;  (f) sisteme de restricționare rutieră.  7. Poduri și tuneluri:  (a) prezența și numărul podurilor, precum și informații relevante cu privire la acestea;  (b) prezența și numărul tunelurilor, precum și informații relevante cu privire la acestea;  (c) elemente vizuale care reprezintă riscuri pentru siguranța infrastructurii.  8. Intersecții:  (a) tipul intersecției și numărul de brațe (menționând, în special, tipul de control și prezența căilor protejate pentru viraje);  (b) prezența „canalizărilor” de trafic;  (c) calitatea intersecției;  (d) volumul traficului pe drumul cu care se intersectează;  (e) prezența trecerilor la nivel (menționând, în special, tipul de trecere și dacă acestea sunt acționate de o persoană sau nu, sunt manuale sau automatizate).  9. Întreținere:  (a) defectele pavajului;  (b) rezistența la derapare a pavajului;  (c) starea acostamentului(inclusiv a vegetației);  (d) starea panourilor de semnalizare, a marcajelor și a delimitării;  (e) starea sistemelor de restricționare rutieră.  10. Facilități pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor:  (a) treceri pentru pietoni și bicicliști (treceri la nivelul drumului și pasaje denivelate);  (b) treceri pentru biciclete (treceri la nivelul drumului și pasaje denivelate);  (c) garduri pietonale;  (d) existența unor trotuare sau a unor drumuri pietonale separate;  (e) infrastructură pentru biciclete și tipul acestora (piste pentru biciclete, benzi pentru biciclete, altele);  (f) calitatea trecerilor de pietoni în ceea ce privește vizibilitatea și semnalizarea fiecărei facilități;  (g) facilități de traversare pentru pietoni și bicicliști pe breteaua de intrare a joncțiunii drumului secundar al rețelei rutiere;  (h) existența unor rute alternative pentru pietoni și bicicliști dacă nu există facilități separate.  11. Sisteme pre/post coliziune pentru vătămările în trafic și elemente de atenuare a gravității:  (a) centrele operaționale ale rețelei și alte facilități de patrulare;  (b) mecanisme de informare a participanților la trafic condițiile de conducere pentru prevenirea accidentelor sau incidentelor;  (c) sisteme de detectare automată a incidentelor: senzori și camere de luat vederi;  (d) sisteme de gestionare a incidentelor;  (e) sisteme de comunicare cu serviciile responsabile pentru urgențe.” | Anexa Nr. 3 | Elemente indicative ale evaluărilor siguranței rutiere la nivelul întregii rețele  1. Generalități:  (a) tipul de drum în legătură cu tipul și dimensiunile regiunilor/orașelor pe care le conectează;  (b) lungimea tronsonului rutier;  (c) tipul zonei (rurală, urbană);  (d) destinația terenurilor (scop educațional, comercială, industrială și de producție, rezidențială, agricolă și zootehnică, zonă nedezvoltată);  (e) densitatea acceselor la proprietate;  (f) prezența drumurilor colectoare (de exemplu pentru magazine);  (g) prezența lucrărilor rutiere;  (h) prezența parcărilor.  2. Volumele traficului:  (a) volumele traficului;  (b) volumele măsurate ale traficului motocicletelor;  (c) volumele măsurate ale traficului pietonal pe ambele părți, menționând dacă circulația are loc „de-a lungul drumului” sau „transversal”;  (d) volumele măsurate ale traficului bicicletelor pe ambele părți, menționând dacă circulația are loc „de-a lungul drumului” sau „transversal”;  (e) volumele măsurate ale traficului vehiculelor grele;  (f) fluxurile estimate de pietoni determinate de destinația funcțiunilor obiectivelor din zona adiacentă;  (g) fluxurile estimate de bicicliști determinate de destinația funcțiunilor obiectivelor din zona adiacentă.  3. Date referitoare la accidente:  (a) numărul, locul și cauza accidentelor rutiere mortale în funcție de categoria de utilizator al drumurilor;  (b) numărul și locația accidentelor grave în funcție de categoria de utilizator al drumurilor.  4. Caracteristici operaționale:  (a) limita de viteză (generală, pentru motocicletele, pentru camioane);  (b) viteza de operare (a 85-a centilă) - viteza maximă cu care circulă 85% dintre participanții la traficul rutier care tranzitează în condiții de fluență și siguranță o secțiune transversală de drum monitorizată;  (c) managementul vitezei și/sau calmarea traficului;  (d) prezența dispozitivelor STI: alerte de congestie (cozi de așteptare), panouri cu mesaje variabile;  (e) atenționări pentru zone școlare;  (f) prezența unor persoane desemnate pentru dirijarea traficului elevilor în zona trecerilor de pietoni, la ore prestabilite.  5. Caracteristici geometrice:  (a) caracteristici ale secțiunii transversale (numărul, tipul și lățimea benzilor de circulație, configurația și tipul zonei mediane, piste de biciclete, căi pietonale etc.), inclusiv variabilitatea acestora;  (b) elemente geometrice ale traseului în plan;  (c) elemente geometrice ale traseului în lung;  (d) asigurarea vizibilității.  6. Obstacole, zone de siguranță și sisteme de protecție rutieră:  (a) zona marginii drumului și zone de siguranță;  (b) obstacole fixe pe marginea drumului (de exemplu stâlpii de iluminat, copaci etc.);  (c) distanța obstacolelor față de marginea drumului;  (d) densitatea obstacolelor;  (e) marcaje rezonatoare;  (f) sisteme de protecție rutieră.  7. Poduri și tuneluri:  (a) prezența și numărul podurilor, precum și informații relevante cu privire la acestea;  (b) prezența și numărul tunelurilor, precum și informații relevante cu privire la acestea;  (c) elemente vizuale care reprezintă riscuri pentru siguranța infrastructurii.  8. Intersecții:  (a) tipul intersecției și numărul de ramuri (menționând, în special, tipul de reglementare și prezența benzilor suplimentare dedicate);  (b) prezența „canalizărilor” de trafic cu insule denivelate;  (c) tipul intersecției și modul de amenajare;  (d) volumele de trafic în zona intersecției;  (e) prezența trecerilor la nivel cu calea ferată sau tramvai (menționând, în special, tipul de trecere și dacă acestea sunt acționate de o persoană sau nu, sunt manuale sau automatizate).  9. Întreținere:  (a) defectele părții carosabile;  (b) rugozitatea părții carosabile;  (c) starea acostamentului(inclusiv a vegetației);  (d) starea panourilor de semnalizare, a marcajelor și delimitarea părții carosabile;  (e) starea sistemelor de protecție rutieră.  10. Facilități pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor:  (a) treceri pentru pietoni și bicicliști (treceri la nivelul drumului și pasaje denivelate);  (b) treceri pentru biciclete (treceri la nivelul drumului și pasaje denivelate);  (c) garduri pietonale;  (d) existența unor trotuare sau a unor drumuri pietonale separate;  (e) infrastructură pentru biciclete și tipul acestora (piste pentru biciclete, benzi pentru biciclete, altele);  (f) starea trecerilor de pietoni în ceea ce privește vizibilitatea și semnalizarea fiecărei facilități oferite;  (g) facilități de traversare pentru pietoni și bicicliști în zona intersecțiilor cu drumuri laterale;  (h) existența unor rute alternative pentru pietoni și bicicliști dacă nu există facilități separate.  11. Sisteme pentru intervenție operațională pre/post accidente rutiere în vederea diminuării efectelor consecințelor acestora:  (a) centrele operaționale ale rețelei și alte facilități de patrulare;  (b) mecanisme de informare a participanților la trafic condițiile de conducere pentru prevenirea accidentelor sau incidentelor;  (c) sisteme de detectare automată a incidentelor: senzori și camere de luat vederi;  (d) sisteme de gestionare a incidentelor;  (e) sisteme de comunicare cu serviciile responsabile pentru urgențe. |  |
| pct. 5 | Anexa IV se modifică după cum urmează:  (a) punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:  „1. poziția locului accidentului (cât mai exactă), inclusiv coordonatele GNSS;”;  (b) punctul 5 se înlocuiește cu următorul text:  „5. gravitatea accidentului.” | Anexa Nr. 4 | Informaţii referitoare la accidente de circulaţie, menţionate în rapoartele de accidente soldate cu persoane decedate  Rapoartele de accidente trebuie să cuprindă cel puţin următoarele elemente:  1. poziția locului accidentului (cât mai exactă), inclusiv coordonatele GNSS;  2. imagini şi/sau diagrame cu locul accidentului;  3. data şi ora accidentului;  4. informaţii referitoare la drum, cum ar fi tipul de zonă, categoria de drum, tipul de intersecţie cu semnalizarea aferentă, numărul benzilor de circulaţie, marcajul, suprafaţa de rulare, sistemele de iluminat şi condiţiile meteorologice, limitarea de viteză, şanţuri, rigole, taluzuri, şanţuri de gardă, ziduri de sprijin, parapeţi şi alte lucrări de artă, vegetaţie sau alte elemente cu rigiditate ridicată la impact;  5. gravitatea accidentului;  6. caracteristicile persoanelor implicate în accident, cum ar fi vârsta, sexul, naţionalitatea, nivelul alcoolemiei sau consumul unor substanţe interzise prin Ordonanţa de urgentă a Guvernului nr. 195/2002 privind circulaţia pe drumurile publice, republicată, cu modificările şi completările ulterioare, utilizarea sau neutilizarea echipamentelor de siguranţă;  7. date cu privire la autovehiculele implicate în accident (tip, vechime, ţara în care este înmatriculat/înregistrat, echipament de siguranţă, după caz, date privind ultimele inspecţii tehnice periodice, în conformitate cu legislaţia aplicabilă);  8. date referitoare la accidentele de circulaţie, cum ar fi tipul accidentului, tipul coliziunii, manevrarea fiecărui vehicul şi manevrele fiecărui conducător auto;  9. ori de câte ori este posibil, informaţii privind timpul dintre momentul accidentului şi constatarea acestuia sau sosirea serviciilor de urgenţă. |  |