

ANEXĂ

LINIILE DIRECTOARE

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

CAP. I

Cadrul legislativ și instituțional

ART. 1

Prezentele linii directoare stabilesc etapele de urmat și elementele de avut în vedere în aplicarea procedurilor de siguranță rutieră pentru punerea în practică a prevederilor Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, în baza prevederilor actelor normative naționale, respectiv:

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

b) Ordinul ministrului transporturilor nr. 655/2016 pentru aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a Comisiei de atestare, disciplină și soluționare a contestațiilor, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 646 din 23 august 2016;

c) Ordinul ministrului transporturilor nr. 656/2016 pentru aprobarea Metodologiei de atestare a auditorilor de siguranță rutieră, publicat în Monitorul oficial al României, Partea I, nr. 656 din 26 august 2016;

d) Ordinul ministrului transporturilor nr. 691/2016 pentru aprobarea Metodologiei de contractare a evaluării de impact asupra siguranței rutiere și a auditului de siguranță rutieră, de desemnare și de lucru a auditorilor de siguranță rutieră, publicat în Monitorul oficial al României, Partea I, nr. 665 din 30 august 2016;

e) Ordinul ministrului transporturilor nr. 762/2016 privind aprobarea tarifelor pentru efectuarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere, a auditului de siguranță rutieră, inspecției de siguranță rutieră, tarifelor privind onorariile cuvenite auditorilor de siguranță rutieră pentru activitățile prestate, precum și destinația sumelor provenite din încasarea acestora publicat în Monitorul oficial al României, Partea I, nr. 700 din 8 septembrie 2016;

f) Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.282/2014 pentru aprobarea structurii organizatorice a Autorității Rutiere Române - A.R.R.*)

*) Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 1.282/2014 nu a fost publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I.

CAP. II

Domeniul de aplicare

ART. 2

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

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

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

CAP. III

Obiectivele gestionării siguranței circulației pe infrastructura rutieră

ART. 3

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

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

CAP. IV

Definiții și acțiuni privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră

ART. 4

În sensul prezentelor linii directoare se aplică definițiile prevăzute la art. 3 din Legea nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

ART. 5

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

- a) evaluarea de impact asupra siguranței rutiere;
- b) auditul de siguranță rutieră;
- c) inspecția de siguranță rutieră;
- d) inspecția de siguranță rutieră suplimentară;
- e) clasificarea siguranței rețelei rutiere;
- f) clasificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente;
- h) gestionarea datelor privind accidentele soldate cu persoane decedate sau răniți grav;
- g) formarea, atestarea, perfecționarea și desemnarea auditorilor;
- h) îmbunătățirea continuă a practicilor de gestionare a siguranței rutiere;
- i) schimbul de cele mai bune practici;
- j) crearea unei baze de date la nivelul Autorității Rutiere Române - A.R.R., denumită în continuare ARR, cu informații privind siguranța rețelei rutiere naționale.

CAP. V

Etapele de urmat pentru gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră și îmbunătățirea continuă a practicilor de gestionare a acestora

Secțiunea 1

Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere

ART. 6

(1) Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere este parte integrantă a studiului de fezabilitate sau, după caz, a studiului de fezabilitate al unui proiect de infrastructură rutieră care se construiește sau se modifică substanțial și se concretizează într-un raport de evaluare de impact asupra siguranței rutiere.

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

- a) definirea problemei;
- b) situația actuală și situația în eventualitatea neinițierii vreunei acțiuni;
- c) obiectivele specifice siguranței rutiere;
- d) analiza impactului alternativelor propuse asupra siguranței rutiere;
- e) compararea alternativelor propuse, inclusiv analiza raportului costuri-beneficii;
- f) prezentarea tuturor soluțiilor posibile.

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

- 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 ale utilizatorilor pentru noile trasee;
- c) efecte posibile asupra rețelelor rutiere existente cum ar fi accese, intersecții, treceri la nivel și altele asemenea;
- d) utilizatorii drumurilor, inclusiv utilizatorii vulnerabili cum ar fi pietoni, bicicliști, motocicliști și alții asemenea;
- 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 parcare sigure;
- h) activitatea seismică.

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

(5) ARR desemnează auditorul/auditorii de siguranță rutieră.

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

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

(8) Auditorul/Auditorii de siguranță rutieră realizează evaluarea de impact asupra siguranței rutiere, care se concretizează printr-un raport.

(9) 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.

(10) Raportul rezultat în urma evaluării de impact asupra siguranței rutiere are anexat un set de recomandări privind remedierea eventualelor deficiențe constatate.

Secțiunea a 2-a

Auditul de siguranță rutieră

ART. 7

(1) 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:

- 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.

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

a) Criterii aplicabile în studiul de fezabilitate:

1. localizarea geografică, care include expunerea la alunecările de teren, la inundații, la avalanșe și altele asemenea, condiții climatice și sezoniere, precum și activități seismice;
2. tipurile de intersecții și distanța dintre acestea;
3. numărul și tipul benzilor de circulație;
4. structura și componența traficului admis pe noua infrastructură;
5. funcționalitatea drumurilor în cadrul rețelei;
6. condițiile meteorologice;
7. viteze de proiectare și viteze de circulație;
8. profile transversale, care cuprind: lățimea părții carosabile, piste pentru bicicliști, trotuare;
9. traseul în plan de situație și în profil longitudinal;
10. vizibilitate;
11. dispunerea intersecțiilor;
12. mijloace de transport în comun și infrastructurile aferente;
13. treceri la nivel cu căi rutiere/calea ferată;

b) Criterii aplicabile în stadiul de proiect tehnic și detalii de execuție:

1. planul de situație;
2. semnalizare orizontală și verticală coerentă;
3. iluminarea căilor rutiere și a intersecțiilor;
4. echipamente poziționate în ampriza drumului;
5. plantația rutieră adiacentă drumului în extravilan și construcțiile, amenajările și alte obiective din intravilanul localităților;
6. obstacole fixe la marginea drumului;
7. parări sigure;
8. utilizatori vulnerabili ai căilor rutiere (de exemplu, pietoni, cicliști, motocicliști);
9. adaptarea sistemelor rutiere de restricționare într-un mod ușor de utilizat (spații care separă sensurile de mers și parapete de siguranță pentru evitarea pericolelor la care sunt expuși utilizatorii vulnerabili);

c) Criterii aplicabile în stadiul anterior dării în exploatare:

1. siguranța utilizatorilor căilor rutiere și vizibilitatea în diverse circumstanțe, cum ar fi întunericul, și în condiții meteorologice normale;

2. lizibilitatea elementelor de semnalizare orizontală și verticală;

3. starea drumurilor;

d) Criterii aplicabile în stadiul imediat după darea în exploatare îl reprezintă evaluarea siguranței căilor rutiere din perspectiva comportamentului real al utilizatorilor.

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

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

(5) ARR desemnează auditorul/auditorii de siguranță rutieră.

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

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

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

(9) Raportul de audit de siguranță rutieră cuprinde 4 capitole, câte unul pentru fiecare stadiu, fiecare capitol având anexat, după caz, câte un set de recomandări de remediere a eventualelor deficiențe constatate.

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

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

Secțiunea a 3-a

Inspecția de siguranță rutieră

ART. 8

(1) Inspecția de siguranță rutieră se realizează obligatoriu pentru fiecare drum public al rețelei rutiere care face obiectul Legii nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, republicată, cu modificările și completările ulterioare, 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.

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

(3) ARR efectuează prin proprii angajați inspecțiile de siguranță rutieră.

(4) 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.

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

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

Secțiunea a 4-a

Inspecția de siguranță rutieră suplimentară

ART. 9

(1) ARR efectuează inspecția de siguranță rutieră suplimentară în cazul accidentelor soldate cu persoane decedate, în termen de 90 de zile de la notificarea primite de la organele de poliție conform prevederilor art. 10 alin. (10) din Legea nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

(2) Inspecția de siguranță rutieră suplimentară se efectuează de către echipe formate din personalul de specialitate angajat în cadrul ARR, cel puțin unul dintre membrii echipei fiind atestat ca auditor de siguranță rutieră.

(3) Auditorii de siguranță rutieră angajați ai ARR nu pot efectua audit de siguranță rutieră și evaluare de impact asupra siguranței rutiere.

(4) Inspecția de siguranță rutieră suplimentară se concretizată printr-un raport de inspecție de siguranță rutieră, care cuprinde recomandările necesare în vederea eliminării cauzelor ce țin de infrastructură și care au favorizat producerea accidentului.

(5) ARR efectuează, de asemenea, inspecții de siguranță rutieră suplimentare pe tronsoanele anterior inspectate, după expirarea termenelor de executare a seturilor de măsuri dispuse de raportul de inspecție de siguranță rutieră, pentru urmărirea modului de respectare a dispozițiilor cuprinse în raportul de inspecție de siguranță rutieră.

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

Secțiunea a 5-a

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

ART. 10

(1) ARR efectuează clasificarea tronsoanelor de drum pe categorii de 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, de exploatare a rețelei rutiere.

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

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

(3) Urmare clasificării siguranței rețelei rutiere se generează o listă de prioritizare care cuprinde tronsoanele rutiere și măsurile de intervenție asupra lor care determină ameliorarea siguranței rutiere și care sunt caracterizate de cel mai bun raport cost/beneficiu, determinat în baza costului social al accidentelor înregistrate pe respectivul tronson.

(4) Tronsoanele rutiere cu prioritate conform rezultatelor clasificării tronsoanelor de drum cu o concentrație mare de accidente și ale clasificării siguranței rutiere sunt evaluate de personalul de specialitate angajat în cadrul Autorității Rutiere Române - A.R.R. pe baza unor analize periodice a informațiilor conținute în baza proprie de date.

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

a) 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;

b) Identificarea tronsoanelor de drum cu 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, prevăzuți la alin. (2). 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 din punctul de vedere al siguranței rutiere.

(6) ARR informează administratorii tronsoanelor de drum cu concentrație mare de accidente cu privire la măsurile pe care ar putea să le adopte pentru reducerea costurilor legate de accidente.

(7) Elementele de evaluare pentru echipele prevăzute la art. 5 alin. (2) din Legea nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, republicată, cu modificările și completările ulterioare, la vizitele pe teren pentru efectuarea inspecției de siguranță rutieră, sunt următoarele:

a) descrierea tronsonului rutier;

b) trimiterea la eventuale rapoarte anterioare referitoare la același tronson rutier;

c) analiza eventualelor rapoarte de accidente;

d) numărul de accidente, de persoane decedate și de persoane grav rănite în ultimii 3 ani;

e) potențiale măsuri corective care se realizează etapizat, cum ar fi:

- eliminarea sau protejarea obstacolelor fixe de la marginea drumului;

- reducerea limitelor de viteză și intensificarea controlului vitezei la nivel local;

- îmbunătățirea vizibilității în diferite condiții meteorologice și de luminozitate;

- îmbunătățirea stării de siguranță a echipamentelor poziționate în ampriza drumului, cum ar fi sistemele de protecție pasivă;

- îmbunătățirea coerenței, vizibilității, lizibilității și poziționării marcajelor rutiere, în special, aplicarea unor benzi de avertizare sonoră pentru încetinire și a semnalizării verticale;

- îmbunătățirea aderenței/rugozității suprafeței de rulare a drumului;

- reproiectarea sistemelor de protecție pasivă;

- asigurarea și îmbunătățirea protecției pasive în zona mediană;

- reconsiderarea posibilității de efectuare a manevrei de depășire în condiții de siguranță;

- îmbunătățirea amenajării intersecțiilor, inclusiv a trecerilor la nivel cu calea ferată;

- modificarea traseului;

- modificarea lățimii drumului, prin prevederea de acostamente consolidate;

- instalarea unui sistem de gestionare și de control al traficului;

- reducerea unui posibil conflict cu utilizatorii vulnerabili ai drumurilor;
- modernizarea drumurilor în funcție de standardele de proiectare în vigoare;
- reabilitarea și mărirea capacității portante a drumurilor;
- utilizarea unor semne de circulație inteligente; sau
- îmbunătățirea sistemelor inteligente de transport și a serviciilor telematice pentru interoperabilitate, situații de urgență și semnalizare.

(8) Măsurile corective propuse în raportul de inspecție de siguranță rutieră, sub formă de recomandări și/sau dispoziții, se vor concentra pe tronsoanele rutiere cu concentrația cea mai mare de accidente. În acest sens ARR va informa administratorul drumului asupra măsurilor prioritate prevăzute la alin. (7) lit. e) de mai sus.

(9) ARR va informa administratorul drumului asupra necesității avertizării utilizatorilor drumurilor de existența unui tronson cu o concentrație mare de accidente prin intermediul unor mijloace adecvate și/sau sisteme de semnalizare conforme cu legislația privind circulația pe drumurile publice.

Secțiunea a 6-a

Gestionarea informațiilor referitoare la accidente de circulație, menționate în rapoartele de accidente soldate cu persoane decedate

ART. 11

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

Secțiunea a 7-a

Formarea, atestarea, perfecționarea și desemnarea auditorilor

ART. 12

(1) Formarea și perfecționarea profesională a auditorilor de siguranță rutieră se asigură prin organizarea de programe de formare/perfecționare profesională de către ARR în colaborare cu instituții de învățământ superior acreditate, în baza standardului ocupațional avizat de ARR și aprobat în condițiile legislației în vigoare.

(2) Până la adoptarea standardului ocupațional menționat la alin. (1), cursurile de formare și perfecționare profesională a auditorilor de siguranță rutieră se vor desfășura în baza programelor-cadru aprobate prin ordin al ministrului transporturilor.

(3) Atestarea auditorilor de siguranță rutieră se realizează în baza Metodologiei de atestare a auditorilor de siguranță rutieră aprobată prin ordin al ministrului transporturilor. Persoanele care au urmat cursurile de formare profesională și au promovat examenul organizat de Comisia de atestare, disciplină și soluționare a contestațiilor, pot solicita ARR eliberarea atestatului de auditor de siguranță rutieră, după înscrierea acestora în Registrul auditorilor de siguranță rutieră.

(4) Auditorii de siguranță rutieră sunt obligați să participe o dată la 2 ani la cursurile de perfecționare profesională organizate de ARR în colaborare cu instituții de învățământ superior acreditate.

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

ART. 13

(1) Desemnarea auditorilor de siguranță rutieră pentru efectuarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere/auditului de siguranță rutieră se face cu respectarea prevederilor alin. (6), a principiului transparenței și al tratamentului egal, precum și a criteriului desemnării echitabile a auditorilor de siguranță rutieră, asigurându-se un grad nediscriminatoriu de încărcare a acestora într-un an calendaristic.

(2) În cazul în care într-o procedură de desemnare conform celor prevăzute la alin. (1) nu există auditori de siguranță rutieră disponibili, iar efectuarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere sau a auditului de siguranță rutieră reclamă urgență temeinic justificată, ARR poate desemna auditori de siguranță rutieră cu derogare de la criteriul desemnării echitabile.

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

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

(5) Auditorul de siguranță rutieră are obligația de a aduce la cunoștința ARR orice împrejurare de natură a aduce atingere principiului independenței acestuia față de investitor, proiectant, executant sau administratorul drumului, după caz, imediat ce a luat cunoștință de aceasta.

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

- a) auditorul de siguranță rutieră, o rudă a sa până la gradul al II-lea sau un angajat al acestuia are relații contractuale ori este angajat al uneia dintre părți;
- b) auditorul de siguranță rutieră, o rudă a sa până la gradul al II-lea sau un angajat al acestuia este acționar ori deține părți sociale la una dintre părți;
- c) auditorul de siguranță rutieră, o rudă a sa până la gradul al II-lea sau un angajat al acestuia este membru în organele de conducere ale uneia dintre părți;
- d) sunt îndeplinite alte condiții legale privind conflictul de interese sau incompatibilitatea.

(7) În cazul prevăzut la alin. (7), 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.

Secțiunea a 8-a

Îmbunătățirea continuă a practicilor de gestionare a siguranței rutiere

ART. 14

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

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

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

Secțiunea a 9-a

Crearea unei baze de date la nivelul ARR privind informații despre siguranța rețelei rutiere naționale

ART. 15

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

CAP. VI

Politici și direcții de dezvoltare

ART. 16

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

ART. 17

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