

Capitolul al III-lea. Instrumente internaționale și naționale privind siguranța circulației pe drumurile publice

În mod obișnuit, **convențiile internaționale** reprezintă instrumentele juridice cu un puternic impact în cadrul legislativ. Ramura legislativă a transporturilor rutiere internaționale prezintă un deosebit interes în vederea înțelegerii reglementărilor interne. Mai mult decât atât, acestea, împreună cu alte tipuri de acte cu specific internațional, multilaterale, formează un cadru unitar. Conținutul acestora este transpus și în cadrul legislației altor state, uniformizând ideea de transport rutier și chestiunile ce țin de acesta de ordin general.

În ceea ce ne privește, vom supune analizei Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale^[1], Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase, Convenția de la Viena asupra circulației rutiere și Convenția de la Viena asupra semnalizării rutiere, Convenția europeană cu privire la efectele internaționale ale interzicerii exercitării dreptului de a conduce un vehicul cu motor, Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere^[2] și Programul de siguranță rutieră 2011-2020, adoptat de Comisia Europeană. Aceste acte și convenții au înțeles să realizeze uniformizarea regulilor universal valabile de circulație și tehnică rutieră și însemnătatea și reprezentarea semnelor rutiere, spre a contribui astfel la securitatea circulației pe drumuri și șosele în traficul internațional, iar mai apoi, realizând domeniul intern. Acest lucru este cu atât mai important, întrucât circulația rutieră internațională a devenit o normalitate^[3].

Am ales să supunem actualei prezentări și o **directivă**, deoarece acest tip de act este unul legislativ, care stabilește un obiectiv pe care trebuie să îl atingă toate statele membre. Fiecare dintre ele are însă libertatea de a decide asupra modalităților de îndeplinire a obiectivului

[1] M. Of. nr. 323 din 22 noiembrie 1994.

[2] J.O. L 319 din 29 noiembrie 2008.

[3] O. CĂPĂȚĂNĂ, GH. STANCU, *Dreptul Transporturilor. Partea specială*, Ed. Lumina Lex, București, 2002, p. 50.

stabilit. Trebuie să precizăm că directiva își produce efectele dacă este creatoare de drepturi, găsindu-și aplicabilitatea și în situația în care nu este transpusă în legislația internă a unui stat.

Obiectul acestor acte, mai exact al celor la care România a devenit parte contractantă prin ratificare, aderare sau aprobare este extrem de diversificat, iar pe noi, în principal, ne preocupă normele referitoare la stabilirea regimul general al circulației rutiere internaționale, care mai apoi formează cadrul de reglementare internă.

Spre deosebire de transportul rutier intern, **legislația internațională** cuprinde dispoziții mai complexe, reprezentând voința unitară a comunității internaționale. Desigur, sub anumite rezerve mai favorabile, aceasta este obligatoriu implementată sub cadrul intern, făcând obiectul raportului de la întreg la parte. Întrucât sub aspectul traseelor, acestea pot depăși frontierele unui stat sau ale mai multor state, posibilitatea de a circula în afara acestor limitări regionale rezidă în actele internaționale.

Odată cu prăbușirea regimului comunist și deschiderea României în toate domeniile sociale spre spațiul comunitar, **normele internaționale** devin, cel puțin formal, principalul izvor legislativ în domeniu, iar legislația originară, specifică, alcătuiește cel de-al doilea segment. Astfel, putem spune că o parte din suveranitatea României, cel puțin în domeniul reglementărilor rutiere, este pierdută, întrucât pentru a ține pasul cu societățile moderne, sunt necesare dispoziții uniforme, impuse. Desigur, statutul de parte contractantă a unei anumite convenții este în teorie facultativ, însă practic, acesta este obligatoriu, obligația izvorând din importanța mondială a reglementărilor.

Vom neglija, însă, acele acte cu dispoziții referitoare la regimul vamal, fiscal sau de altă natură, cel puțin în cadrul prezentului studiu, acestea făcând obiectul unui viitor studiu.

Din perspectivă juridică, **definirea transporturilor rutiere** face necesară cunoașterea clasificării ce le înglobează și le diversifică, acestea fiind prezentate anterior. Totodată, se impune disocierea de activități economice sau de contracte cu structuri asemănătoare. Examinarea cu titlu introductiv, chiar și sumară, a acestor aspecte este firesc să preceadă studiul distinct, în secțiuni și subsecțiuni de sine stătătoare, a traficului rutier atât intern, cât și internațional^[1].

[1] O. CĂPĂȚĂNĂ, GH. STANCU, *op. cit.*, p. 64.

Secțiunea 1. Instrumente internaționale privitoare la siguranța circulației pe drumurile publice

Subsecțiunea 1. Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale

Întrucât în cea de-a doua jumătate a secolului XX transporturile rutiere internaționale atingeau o **expansiune** nemaîntâlnită și având în vedere dorința de a favoriza dezvoltarea și îmbunătățirea transporturilor rutiere internaționale de mărfuri, dar și de pasageri, statele contractante au negociat și convenit asupra Acordului european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (A.E.T.R.), la Geneva, în data de 1 iulie 1970.

Actul cu valoare normativă internațională își găsește **aplicabilitatea** pe teritoriul fiecărui stat contractant și face referire la operațiunile de transport rutier internațional efectuate cu un vehicul înmatriculat pe teritoriul acestei părți contractante sau pe teritoriul oricărei alte părți contractante^[1].

Cum s-a remarcat în doctrină, „Tot astfel, Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale, încheiat la Geneva la 1 iulie 1970 și la care România a aderat în temeiul Legii nr. 101/1994 (M. Of. nr. 323 din 22 noiembrie 1994) cuprinde o serie de definiții și de reglementări care interesează deopotrivă traficul intern pe drumurile publice ale statelor contractante”^[2].

Desigur, întrucât excepția întărește regula, există o serie de **derogări** de la acest principiu, astfel, unele dispoziții din cuprinsul actului nu se aplică în situația în care, în timpul unei operațiuni de transport rutier internațional, membrii echipajului nu părăsesc teritoriul național pe raza căruia își exercită în mod normal activitățile lor profesionale. În această situație, statul contractant are libertatea deplină să nu aplice prevederile prezentului acord cu privire la membrii echipajului. Mai mult, în situația în care statele tranzitate de anumite categorii de vehicule nu încheie un acord sau protocol special în ceea ce privește respectivele categorii de vehicule, acordul nu se va aplica membrilor echipajului în cauză. În această sferă regăsim: vehicule destinate transporturilor de mărfuri și a căror greutate maximă admisă, inclusiv cea a remorcilor sau a semiremorcilor,

[1] Articolul 2 din Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale.

[2] O. CĂPĂȚĂNĂ, GH. STANCU, *op. cit.*, p. 50.

nu depășește 3,5 tone, vehicule destinate transporturilor de călători de tip 8+1, vehicule destinate transporturilor de persoane prin servicii regulate al căror parcurs al liniei nu depășește 50 de kilometri, vehicule a căror viteză maximă admisă nu depășește 30 de kilometri pe oră, vehicule destinate serviciilor forțelor armate, protecției civile, pompierilor și forțelor care răspund de menținerea ordinii publice sau care sunt sub controlul acestora, vehicule destinate serviciilor de canalizare, de protecție împotriva inundațiilor, serviciilor apei, gazului etc., vehicule folosite pentru stare de urgență sau destinate acțiunilor de salvare, vehicule specializate destinate serviciilor medicale, vehicule care transportă materiale aparținând circurilor sau bălciurilor, vehicule specializate de depanare, vehicule supuse testelor rutiere în vederea perfecționării tehnice, reparării sau întreținerii, și vehicule noi sau transformate, care nu sunt încă puse în circulație, vehicule folosite pentru transporturi necomerciale de bunuri în scopuri particulare, vehicule folosite pentru colectarea laptelui în ferme sau pentru aducerea în ferme a bidoaanelor cu lapte sau a produselor din lapte destinate hranei animalelor^[1].

În ceea ce privește **echipajul (șoferii)**, acordul impune ca vârsta minimă a șoferilor care efectuează transporturi de mărfuri să fie 18 ani pentru vehicule, inclusiv, dacă este cazul, remorcile sau semiremorcile, a căror greutate maximă admisă este inferioară sau egală cu 7,5 tone. Pentru celelalte categorii de vehicule, vârsta minimă trebuie să fie de 21 de ani sau, în anumite situații, 18 ani împliniți, cu condiția ca persoana în cauză să posede un carnet de conducere care să ateste pregătirea ca șofer pentru transporturile rutiere de mărfuri, recunoscut de către una dintre părțile contractante. Desigur, în ceea ce privește transportul de persoane, vârsta minimă trebuie să fie 21 de ani, iar cei care au trasee ce depășesc 50 de km trebuie să îndeplinească adițional și alte condiții^[2].

Referitor la **perioada maximă de conducere** a unui vehicul, continuu, de către o persoană (timpul de conducere a autovehiculului), actul prevede că durata totală de conducere a vehiculului cuprinsă între două repausuri zilnice sau între un repaus zilnic și un repaus săptămânal, nu trebuie să depășească 9 ore, dar această perioadă poate fi prelungită până la 10 ore, de două ori pe săptămână, în anumite condiții^[3].

Anexa I a aceluiași act aduce o serie de precizări cu privire la „**aparaturile de control**”, care are întrebuintărea de a înregistra și stoca timpii de parcurs al vehiculelor. Astfel, aparatul trebuie să stocheze date cu privire

[1] Articolul 2 din Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale.

[2] *Idem*, art. 5.

[3] *Idem*, art. 6.

la: distanța parcursă de vehicul, viteza vehiculului, timpul de conducere, alți timpi de lucru și timpi disponibili, întreruperi de lucru și timpi de repaus zilnici și aspecte privitoare la deschiderea cutiei care conține foaia de înregistrare.

În ceea ce privește situația din România, precizăm că acordul a fost ratificat prin **Legea nr. 101/1994** din data de 22 noiembrie 1994, pentru aderarea României la Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (A.E.T.R.), inclusiv la anexele acestuia, încheiat la Geneva la 1 iulie 1970^[1].

Ulterior, în data de 30 iulie 2008, părți din acest act au fost modificate de Ordinul nr. 852/2008 pentru publicarea acceptării amendamentelor nr. 3 și 4 la Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (A.E.T.R.), inclusiv la anexele acestuia, încheiat la Geneva la 1 iulie 1970^[2].

În ceea ce privește **legislația conexă**, menționăm Regulamentul nr. 165/2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere^[3].

Subsecțiunea a 2-a. Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase

Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR) a fost semnat la Geneva, la data de 30 septembrie 1957. Documentul a fost elaborat sub tutela Comisiei Economice a Națiunilor Unite pentru Europa și a intrat în vigoare la 29 ianuarie 1968. Acordul propriu-zis a fost modificat prin protocolul ce amendează art. 14, parag. 3, încheiat la New York la 21 august 1975, care a intrat în vigoare la 19 aprilie 1985.

Conform acordului, mărfurile periculoase al căror transport este interzis nu trebuie să facă **obiectul unui transport internațional**, în timp ce transportul internațional al celorlalte mărfuri periculoase este autorizat, dacă sunt îndeplinite cumulativ: condițiile impuse raportate la mărfurile în cauză, în special pentru ambalarea și etichetarea acestora și condițiile impuse în special în ceea ce privește construcția, echipamentul și circulația

[1] M. Of. nr. 323 din 22 noiembrie 1994.

[2] M. Of. nr. 575 din 30 iulie 2008.

[3] J. O. L nr. 60 din 28 februarie 2014.

vehiculului care transportă respectiva încărcătură^[1]. Cu toate acestea, conform articolului 4, fiecare stat contractant își păstrează dreptul de a reglementa sau interzice intrarea pe teritoriul său a mărfurilor periculoase, din alte motive decât siguranța rutieră. Sigur că acest act dă posibilitatea părților contractante de a încheia acorduri separate, bilaterale sau multilaterale în vederea stabilirii unor derogări.

La propunerea Uniunii Internaționale a Transportatorilor Rutieri (IRU), Grupul de lucru pentru transportul mărfurilor periculoase al Comitetului pentru transporturi interne al Comisiei Economice pentru Europa, în perioada de 26-30 octombrie 1992, a decis restructurarea anexelor A și B în vederea fluidizării procedurilor și a aplicabilității lor în concret într-un cadru mai larg^[2].

Acordul, restructurat, adoptat de grupul de lucru WP.15 este conform cu Recomandările Națiunilor Unite privind transportul mărfurilor periculoase, cu regulamentele tip, Codul maritim internațional pentru mărfuri periculoase (Codul IMDG) și cu reglementările referitoare la transportul feroviar internațional de mărfuri periculoase (RID)^[3].

Este important să menționăm că **actul reprezintă voința statelor** și în acest sens nu a luat ființă vreo autoritate centrală. În practică, controalele rutiere sunt efectuate de părțile contractante la acord, iar dacă apar încălcări flagrante ale normelor, autoritățile naționale pot urmări contravenienții prin aplicarea legislației lor interne. ADR, în sine, nu prescrie nicio sancțiune^[4].

ADR **se aplică** operațiunilor de transport efectuate **pe teritoriul a cel puțin două din părțile contractante**. În plus, trebuie să observăm că, din dorința de uniformizare și pentru asigurarea liberului schimb în Uniunea Europeană, anexele A și B ale ADR au fost, de asemenea, adoptate de statele membre ale Uniunii Europene ca fundament legislativ privind reglementarea transportului rutier al mărfurilor periculoase pe planul intern și între acestea^[5]. Anumite țări ce nu aparțin Uniunii Europene au adoptat, de asemenea, anexele A și B ale ADR drept bază a legislației lor

[1] Articolul 2 din Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase.

[2] Cuvânt-înainte al ADR restructurat, aplicabil de la 1 ianuarie 2007. Disponibil on-line la adresa <http://idrept.ro/DocumentView.aspx?DocumentId=00132788-2015-07-08&DisplayDate=2016-09-30>.

[3] *Idem*.

[4] *Idem*.

[5] Directiva 94/55/CE a Consiliului, din 21 noiembrie 1994, referitoare la armonizarea legislațiilor Statelor membre în ceea ce privește transportul rutier al substanțelor periculoase (J.O. L 319 din 12 decembrie 1994).

naționale^[1]. Observăm, astfel, că ADR este o instituție cu un puternic impact internațional. Mai mult, am putea spune că este promotorul unor legislații naționale, fapt ce dovedește aspecte privitoare la eficiența dispozițiilor cuprinse în act.

Subsecțiunea a 3-a. Convenția de la Viena asupra circulației rutiere și Convenția de la Viena asupra semnalizării rutiere

Convenția de la Viena, din data de 8 noiembrie 1968, **asupra circulației rutiere**^[2] reprezintă un veritabil instrument internațional de reglementare a unor aspecte de tehnică rutieră, de conduită și prevenție la volan.

Convenția de la Viena, din data de 8 noiembrie 1968, **asupra semnalizării rutiere**^[3] reprezintă instrumentul internațional de reglementare și uniformizare a legislației în privința indicatoarelor, simbolurilor și marcajelor rutiere.

Ambele instrumente internaționale au suferit completări, adăugiri sau abrogări prin două acorduri europene de completare adoptate în data de 1 mai 1971, la Geneva^[4].

Acele au fost ratificate de Consiliul de Stat al Republicii Socialiste România prin **Decretul nr. 318 din 14 octombrie 1980** pentru ratificarea unor înțelegeri internaționale în domeniul circulației rutiere^[5].

Convenția asupra circulației rutiere este structurată pe șase capitole și cuprinde un număr de șapte anexe.

În tendința de **uniformizare** a normelor privitoare la circulația rutieră, actul aduce o serie de precizări cu privire la **regulile aplicabile circulației rutiere**, reglementând aspecte privitoare la semnalizarea rutieră, impunând ca participanții la circulație să se conformeze semnificației indicatoarelor rutiere, semnalelor luminoase de circulație și marcajelor rutiere, chiar dacă semnificația acestora ar fi în contradicție cu alte reguli de circulație, semnificația semnalelor luminoase de circulație prevalând asupra indicatoarelor rutiere care reglementează prioritatea^[6]. În continuare,

[1] Cuvânt-înainte al ADR restructurat, aplicabil de la 1 ianuarie 2007. Disponibil on-line la adresa <http://idrept.ro/DocumentView.aspx?DocumentId=00132788-2015-07-08&DisplayDate=2016-09-30>.

[2] B. Of. nr. 86 din 20 octombrie 1980.

[3] B. Of. nr. 86 din 20 octombrie 1980.

[4] B. Of. nr. 86 din 20 octombrie 1980.

[5] B. Of. nr. 86 din 20 octombrie 1980.

[6] Articolul 5 din Convenția de la Viena asupra circulației rutiere.

articolul 6 al convenției stipulează că agenții ce dirijează traficul rutier vor trebui să fie „ușor recunoscuți și vizibili de la distanță, atât noaptea cât și ziua”, iar participanții la trafic sunt obligați să se supună imediat comenzilor date de respectivii agenți. Totodată, participanții la trafic trebuie să evite orice comportare ce ar putea constitui un pericol sau un obstacol pentru circulație, de a pune în pericol persoane ori de a produce pagube proprietăților publice sau private.

Sunt impuse următoarele **tehnici** din sfera exercitării **activității de conducător al unui vehicul**: depășirea și circularea pe benzi, trecerea pe lângă vehiculele care circulă din sens opus, viteza și distanța între vehicule, schimbarea direcției de mers, reducerea vitezei, conduita din intersecții, cedarea priorității, trecerea la nivel, conduita față de pietoni, oprirea și staționarea, deschiderea ușilor, avertismentele sonore și luminoase, capacitatea de încărcare a vehiculelor, transportul de pasageri, conduita în caz de accident și condițiile de utilizare a luminilor fac obiectul reglementării celui de-al II-lea capitol al actului.

De asemenea, sunt aduse precizări cu privire la **condițiile pe care trebuie să le îndeplinească automobilele și remorcile** pentru a fi admise în circulația internațională, fiind reglementate chestiuni privitoare la înmatriculare și numărul de înmatriculare, semnele distinctive ale statului de înmatriculare și elemente de identificare și prevederi tehnice ale vehiculului, remorcii sau ale ansamblului de vehicule.

Anexele convenției cuprind dispoziții privitoare la **excepții** de la obligația de a admite în circulația internațională automobilele și remorcile, chestiuni referitoare la numărul de înmatriculare, semnele distinctive, condițiile tehnice pentru automobile și remorci și aspecte privitoare la permisul de conducere național și internațional.

Convenția asupra semnalizării rutiere este structurată pe șase capitole și cuprinde un număr de nouă anexe.

Întrucât sistemul internațional de transporturi rutiere atinsese apogeul (considerat atunci), s-a simțit nevoia elaborării unui act care să reglementeze însemnătatea indicatoarelor, simbolurilor și marcajelor rutiere.

Aspecte privitoare la **indicatoarele rutiere** de reglementare a priorității, de interdicere sau de restricție, de obligare, de presemnalizare, de direcție, de identificare a drumurilor, de localizare, de confirmare, de trecere pentru pietoni și de orientare sunt reglementate în cuprinsul capitolului al II-lea al actului.

De asemenea și în legătură cu **semnalele luminoase, marcajele rutiere și alte semnalizări** diverse (semnalizarea șantierelor, marcaje

luminoase sau reflectorizante) au fost elaborate norme cu un caracter internațional.

Cele nouă anexe din cuprinsul actului aduc precizări și identifică (prin imagini) indicatoarele de avertizare a pericolului, cu excepția celor instalate în apropierea intersecțiilor sau a trecerilor la nivel, indicatoarele de reglementare a priorității în intersecții, indicatoarele de avertizare a pericolului în apropierea intersecțiilor și indicatoarele de reglementare a priorității la trecerile înguste, indicatoarele pentru trecerile la nivel, indicatoarele de reglementare, cu excepția celor de prioritate, oprire și staționare, indicatoarele de informare și orientare, cu excepția celor de staționare, indicatoarele de oprire și staționare, panourile suplimentare, marcajele rutiere și reproducerea în culori a indicatoarelor, simbolurilor și panourilor.

Considerăm că cele două acte prezentate mai sus **au omogenizat** legislația internațională în ceea ce privește domeniul transporturilor rutiere și au însemnat **un real progres** în acest sens.

Subsecțiunea a 4-a. Convenția europeană cu privire la efectele internaționale ale interzicerii exercitării dreptului de a conduce un vehicul cu motor – Bruxelles, 3 iunie 1976

La data de 3 iunie 1976, la Bruxelles a fost adoptată Convenția europeană cu privire la efectele internaționale ale interzicerii exercitării dreptului de a conduce un vehicul cu motor^[1]. La elaborarea convenției, statele membre ale Consiliului Europei au avut în vedere numărul considerabil de accidente de circulație și gravitatea consecințelor acestora, combaterea infraționalității rutiere prin mijloace adecvate ca fiind de cea mai mare importanță pentru securitatea circulației, faptul că în afara altor măsuri cu un caracter preventiv sau represiv, interzicerea exercitării dreptului de a conduce constituie, în acest scop, un mijloc eficient de prevenție și combatere mai ales în ideea intensificării circulației internaționale, care justifică eforturile în vederea armonizării legislațiilor naționale și pentru a garanta că deciziile privitoare la interzicerea dreptului de a conduce vor produce efecte în afara statului în care au fost pronunțate^[2].

Prin conținutul convenției, statul care a pronunțat **interdicția dreptului de a conduce** unui conducător auto va informa despre aceasta, fără întârziere, statul care a eliberat permisul de conducere, ca și pe acela pe

^[1] M. Of. nr. 152 din 14 iulie 1997.

^[2] Conform preambulului convenției.

teritoriul căruia autorul încălcării respectivei norme care a atras sancțiunea locuiește în mod obișnuit. Statul care a fost informat despre o asemenea decizie poate pronunța, în conformitate cu legislația sa, interdicția pe care ar fi pronunțat-o și el, dacă faptele și împrejurările care au motivat intervenția celui alt stat ar fi avut loc pe propriul său teritoriu^[1].

Raportat la **fondul comun al încălcărilor** care atrag, implicit, și interzicerea exercitării dreptului de a conduce, acesta cuprinde: uciderea involuntară sau vătămările involuntare cauzate în domeniul circulației rutiere, părăsirea locului accidentului, adică încălcarea obligațiilor ce revin conducătorilor auto ca urmare a unui accident de circulație, conducerea unui vehicul de către o persoană aflată în stare de ebrietate, sub influența băuturilor alcoolice, sub influența stupefiantelor sau a produselor având efecte analoage sau aflată sub imperiul unei oboseli excesive ce o face inaptă să conducă, conducerea unui vehicul cu motor fără asigurare în privința responsabilității civile pentru pagube cauzate terților, ca urmare a folosirii acestui vehicul, refuzul de a se supune ordinului unui agent al autorității privind circulația rutieră, nerespectarea regulilor privind: viteza vehiculelor, nerespectarea semnalelor și a marcajelor rutiere, în special a semnelui „Stop”, staționarea și oprirea vehiculelor, conducerea fără permis de circulație valabil etc.

Subsecțiunea a 5-a. Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere

Situația ultimilor ani ne învață că au fost înregistrate **progrese semnificative** în domeniul proiectării și dotării autovehiculelor, în ceea ce privește măsurile de siguranță, proiectarea și aplicarea de noi tehnologii, care au contribuit la reducerea numărului de persoane decedate sau vătămăte în urma accidentelor de circulație. Întrucât se dorește atingerea unui obiectiv ideal, este necesar să se întreprindă acțiuni și în alte domenii decât cel al proiectării de vehicule sigure. Gestionarea siguranței infrastructurilor rutiere este unul dintre acestea și poate fi considerabil îmbunătățită prin instituirea unor proceduri adecvate, esențiale, pentru îmbunătățirea siguranței infrastructurii rutiere în cuprinsul rețelei rutiere transeuropene. „Evaluările de impact asupra siguranței rutiere ar trebui să demonstreze, la nivel strategic, implicațiile asupra siguranței rutiere ale diferitelor alternative de

^[1] Articolul 2 și art. 3 din Convenția europeană cu privire la efectele internaționale ale interzicerii exercitării dreptului de a conduce un vehicul cu motor.

planificare a unui proiect de infrastructură și ar trebui să aibă un rol decisiv în alegerea traseului. Rezultatele evaluărilor de impact asupra siguranței rutiere pot fi consemnate în mai multe documente. În plus, operațiunile de audit în domeniul siguranței rutiere ar trebui să prezinte detaliat riscurile unui proiect de infrastructură rutieră. Este firesc, prin urmare, să se dezvolte o serie de proceduri de urmat în aceste două domenii, în scopul sporirii siguranței infrastructurilor rutiere din cuprinsul rețelei rutiere transeuropene, cu excepția tunelurilor rutiere care sunt 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^[1].

În viziunea Parlamentului European și a Consiliului Uniunii Europene, raportat la condițiile actuale de trafic și siguranță rutieră, este posibilă o **sporire a gradului de siguranță rutieră** prin „orientarea investițiilor către tronsoanele rutiere unde se înregistrează cea mai mare concentrare de accidente și/sau potențialul cel mai ridicat de reducere a numărului de accidente”^[2]. Este importantă avertizarea șoferilor cu privire la zonele și tronsoanele rutiere cu risc ridicat de accident, iar avertizările ar trebui să conducă în primul rând la limitări de viteză.

Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului, implementată prin Legea nr. 265/2008^[3], prevede aspecte privitoare la stabilirea și punerea în aplicare a procedurilor referitoare la **evaluările de impact** și la **operațiunile de audit** în planul siguranței rutiere, la gestionarea siguranței rețelelor rutiere, precum și la inspecțiile în materie de siguranță efectuate de către statele membre și se aplică căilor rutiere care fac parte din Rețeaua rutieră transeuropeană, indiferent dacă acestea se află în faza de proiectare, de construcție sau de exploatare^[4].

Actul prevede aspecte privitoare la **operațiuni de audit** în serviciul siguranței rutiere pentru proiecte de infrastructură, al siguranței și gestionării rețelelor rutiere în exploatare, la inspecțiile în materie de siguranță, gestionarea datelor, adoptarea și comunicarea liniilor directe, numirea și formarea auditorilor și schimbul de bune practici și îmbunătățirea acestora.

În vederea aplicării Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului, a fost elaborat **Ordinul nr. 358/2012** pentru aprobarea liniilor

^[1] Preambulul Directivei nr. 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.

^[2] *Idem*.

^[3] M. Of. nr. 608 din 23 august 2012.

^[4] Articolul 1 din Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.