



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÎRE nr. ____

din _____ 2025

Chișinău

Cu privire la aprobarea Programului Național de Siguranță Rutieră pentru anii 2025-2030

În temeiul art. 5 lit. b) din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier (republicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2015, nr. 11-21, art. 6), cu modificările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Programul Național de Siguranță Rutieră pentru anii 2025-2030 (se anexează).
2. Finanțarea Programului Național de Siguranță Rutieră pentru perioada 2025-2030, precum și a acțiunilor prevăzute în Planul de acțiuni, va fi asigurată în limita alocațiilor aprobate în bugetele autorităților și instituțiilor implicate, precum și din alte surse legale, în conformitate cu cadrul normativ.
3. Autoritățile și instituțiile responsabile:
 - 3.1 vor asigura realizarea acțiunilor incluse în Planul de acțiuni privind implementarea Programului Național de Siguranță Rutieră pentru anii 2025-2030;
 - 3.2 vor prezenta anual Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale până la data de 15 februarie, precum și la solicitare, rapoartele despre implementarea Planul de acțiuni privind implementarea Programului Național de Siguranță Rutieră pentru anii 2025-2030.
4. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale:
 - 4.1 va monitoriza implementarea Planul de acțiuni privind implementarea Programului Național de Siguranță Rutieră pentru anii 2025-2030;
 - 4.2 va prezenta propuneri argumentate privind actualizarea/modificarea, după caz, a Planului de acțiuni privind implementarea Programului Național de Siguranță Rutieră pentru anii 2025-2030;
 - 4.3 va prezenta Guvernului, până la data de 1 septembrie 2028, raportul de evaluare intermediară privind realizarea Programului;
 - 4.4 va prezenta Guvernului, până la data de 1 martie 2030, raportul final privind implementarea Programului.
5. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

Prim-ministru

Dorin RECEAN

Viceprim-ministru, ministrul infrastructurii
Și dezvoltării regionale

Vladimir BOLEA

PROGRAM NAȚIONAL de siguranță rutieră pentru anii 2025-2030

1. INTRODUCERE

Programul Național de Siguranță Rutieră pentru anii 2025-2030 (în continuare – *Program*) reprezintă viziunea și prioritățile asumate de Guvern asupra măsurilor necesare pe termen scurt și mediu în vederea sporirii nivelului de siguranță rutieră pe drumurile publice din Republica Moldova, în conformitate cu **Obiectivele de Dezvoltare Durabilă** (în continuare – *ODD*), **Strategia națională de dezvoltare „Moldova Europeană 2030”** (în continuare – *SND*), aprobată prin Legea nr. 315/2022, **Strategia de mobilitate 2030**, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 589/2024, dar și cu alte documente de politici publice sectoriale.

Totodată, Programul vine să asigure alinierea obiectivelor naționale în domeniul siguranței rutiere la obiectivele adoptate în septembrie 2020 în cadrul Adunării Generale a Organizației Națiunilor Unite (în continuare ONU) prin rezoluția A/RES/74/299 „Îmbunătățirea siguranței rutiere la nivel mondial”, proclamând deceniul de acțiune pentru siguranța rutieră 2021-2030, cu obiectivul ambițios de a preveni cel puțin 50% din decesele rutiere și răni până în 2030 conform Planului Global pentru Deceniul de Acțiune, care a fost lansat la nivel Global în octombrie 2021 și altor angajamente asumate de Republica Moldova la nivel internațional privind siguranța rutieră (New York, SUA, 14.04.2018; Ljubljana, Slovenia, 25.04.2018 etc.).

La elaborarea Programului s-a ținut cont Declarația de la Stockholm, subliniind importanța unei abordări holistice a siguranței rutiere și a unei îmbunătățiri continue în proiectarea drumurilor și a vehiculelor.

Planul Global pentru Deceniul de Acțiune se bazează pe următoarele directive specifice:

- Gestionarea mai bună a siguranței rutiere;
- Infrastructură rutieră mai sigură;
- Vehicule mai sigure;
- Participanți la trafic mai siguri și aplicarea legii;
- Reacție mai bună după accident.

Programul vine să detalieze măsurile și acțiunile necesare a fi implementate pe termen scurt și mediu, pentru a contribui la atingerea mai multor obiective generale din SND, și anume:

- Obiectivul general 2. **Îmbunătățirea condițiilor de trai;**
- Obiectivul specific 2.1. Sporirea mobilității prin sisteme de transport eficiente, durabile și sigure;
- Obiectivul general 3. **Garantarea educației corespunzătoare și de calitate pentru toți pe tot parcursul vieții;**
- Obiectivul specific 3.1. Dezvoltarea cuprinzătoare a copiilor în educația timpurie pentru învățarea și bunăstarea pe tot parcursul vieții;
- Obiectivul general 5. **Îmbunătățirea stării de sănătate fizică și mintală a populației prin contribuția activă a unui sistem de sănătate modern și eficient, care răspunde nevoilor fiecărui individ;**
- Obiectivul specific 5.1. Asigurarea acoperirii universale cu servicii medicale de înaltă calitate, care să contribuie la îmbunătățirea calității vieții;
- Obiectivul specific 5.3. Sporirea rezilienței sistemului de sănătate în situații ce pun în pericol sănătatea oamenilor;
- Obiectivul general 7. **Asigurarea unei guvernări eficiente, incluzive și transparente;**

- Obiectivul specific 7.2. Centrarea serviciilor publice pe nevoile oamenilor;
- Obiectivul general 8. **Edificarea unui sistem de justiție echitabil, incoruptibil și independent;**
- Obiectivul specific 8.2. Promovarea supremației legii și asigurarea accesului egal la justiție;
- Obiectivul general 9. **Promovarea unei societăți pașnice și sigure;**
- Obiectivul specific 9.2. Reducerea vulnerabilității în fața amenințărilor și a riscurilor de orice tip.

De asemenea, Programul asigură transpunerea direcțiilor de politici și intervenție prioritare din SND:

5.18. Politici și management în domeniul transporturilor și infrastructurii drumurilor;

5.19. Dezvoltarea drumurilor și a transporturilor rutiere.

În contextul ODD 2030, adoptate de către Republica Moldova în calitate de membru al Organizației Națiunilor Unite, prezentul Program va contribui la realizarea următoarelor obiective:

ODD 3. Sănătate și stare de bine (țintele: 3.6 Până în 2030, reducerea cu 50% a numărului de decese și leziuni datorate accidentelor rutiere; 3.8 Asigurarea accesului universal la servicii de sănătate);

ODD 4. Educație de calitate (ținta 4.1 Până în 2030, asigurarea faptului că toate fetele și băieții absolveste învățământul primar și secundar gratuit, echitabil și calitativ, care să conducă la rezultate relevante și eficiente);

ODD 9. Industrie, inovație și infrastructură (ținta 9.1 Dezvoltarea infrastructurii calitative, fiabile, durabile și puternice, inclusiv infrastructura regională și transfrontalieră, pentru a sprijini dezvoltarea economică și bunăstarea oamenilor, cu accent pe accesul larg și echitabil pentru toți);

ODD 10. Egalități reduse (ținta 10.2 Promovarea incluziunii sociale, economice și politice a tuturor, indiferent de vârstă, sex, dizabilitate, rasă, etnie, origine, religie sau statut economic sau de altă natură);

ODD 11. Orașe și comunități durabile (țintele: 11.1 Până în 2030, accesul tuturor la locuințe și servicii de bază adecvate, sigure și la prețuri accesibile și modernizarea cartierelor sărace; 11.2 Până în 2030, asigurarea accesului la sisteme de transport sigure, la prețuri echitabile, accesibile și durabile pentru toți, îmbunătățirea siguranței rutiere, în special prin extinderea rețelelor de transport public, acordând o atenție deosebită nevoilor celor aflați în situații vulnerabile, femei, copii, persoane cu dizabilități și în etate).

Un alt document strategic la care se aliniază prezentul Program este Strategia de mobilitate 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 589/2024, în special:

- Obiectivului general 1. **Îmbunătățirea gestionării activelor rutiere, reabilitarea și modernizarea în continuare a rețelei de drumuri și sprijinirea transportului rutier sigur și sustenabil;**
- Direcția prioritară 1.1. Îmbunătățirea capacităților funcționale și instituționale ale subdiviziunilor responsabile de elaborarea și promovarea politicilor publice în domeniul infrastructurii rutiere;
- Direcția prioritară 1.5. Dezvoltarea și implementarea omologării de tip a vehiculelor și promovarea vehiculelor rutiere curate și eficiente energetic (Pactul ecologic european);
- Direcția prioritară 1.7. Asigurarea accesului la sisteme de transport inteligente și accelerarea digitalizării sistemului de transport rutier;
- Direcția prioritară 1.8. Îmbunătățirea managementului rețelei de drumuri conform celor mai bune practici europene;
- Direcția prioritară 1.9. Dezvoltarea și implementarea sistemului de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere și integrarea în ciclurile de proiect;

- Direcția prioritară 1.10. Dezvoltarea standardelor actualizate de proiectare a drumurilor și a procedurilor de planificare și proiectare conform principiilor sistemului sigur;
- Direcția prioritară 1.11. Integrarea abordării holistice a siguranței rutiere, axată pe schimbarea transformățională spre o responsabilitate partajată, pentru un sistem sigur;
- Direcția prioritară 1.12. Îmbunătățirea siguranței utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor;
- Obiectivul general 2. **Îmbunătățirea transportului rutier de persoane prin servicii regulate și tranziția la o mobilitate durabilă;**
- Direcția prioritară 2.1. Realizarea unui sistem de acumulare a datelor și informației privind transporturile rutiere de mărfuri și de persoane;
- Direcția prioritară 2.6. Rețele urbane de străzi renovate și integrarea dimensiunii de mobilitate activă în toate proiectele de infrastructură noi și de-a lungul axelor majore de transport urban;
- Obiectivul general 3. **Transport rutier de mărfuri eficient, sustenabil și prietenos mediului;**
- Direcția prioritară 3.2. Îmbunătățirea sustenabilității pe termen scurt.

Consecvent, Raportul Comisiei Europene privind Extinderea, la capitolul 14. Transport, stabilește necesitatea elaborării unui document de politici în domeniul siguranței rutiere prin alinierea la Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030.

Mai mult ca atât, creșterea siguranței în trafic pe drumurile publice este prevăzută și în **Strategia de dezvoltare a domeniului afacerilor interne pentru anii 2022-2030**, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 658/2023, și în Programul de ordine și securitate publică pentru anii 2022–2025, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 913/2022.

Programul este aliniat și cu **Planul național de dezvoltare pentru perioada 2025-2027** (PND 2025-2027), aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 361/2024.

Astfel, Programul vine să detalieze prin acțiuni concrete prioritățile stabilite în PND 2025-2027, precum:

- OG 2-22. Asigurarea infrastructurii de transporturi de calitate și sigură, în vederea integrării în rețeaua europeană de transport;
- OG 2-25. Eficientizarea transportului de pasageri și de marfă prin accesibilitate, durabilitate și interoperabilitate;
- OG 9-83. Extinderea capacităților de utilizare a Sistemului informațional automatizat al Serviciului național unic pentru apelurile de urgență „112” (SIA al Serviciului 112) în vederea îmbunătățirii siguranței rutiere și a gestionării situațiilor de urgență în trafic;
- OG 9-90. Sporirea siguranței populației la domiciliu, în comunitate și în spațiile publice.

De asemenea, Programul se aliniază la Lista priorităților de politici publice pentru perioada 2026-2028, aprobată de către Consiliul Interministerial de Planificare Strategică la 27.12.2024, care va sta la baza elaborării PND 2026-2028, în special la obiectivul în domeniul siguranței rutiere: OG 2 OS 2.1. Sporirea mobilității prin sisteme de transport eficiente, durabile și sigure.

În Program au fost incluse și acțiuni care vin să pună în aplicare recomandările care se regăsesc în Raport avocatului poporului „Dreptul la viață, sănătate, siguranță și securitate în traficul rutier” (2024), care analizează problema siguranței rutiere prin prisma respectării drepturilor omului.

Programul Național a fost elaborat sub egida Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, de către Grupurile de lucru interinstituționale instituite prin Ordinul Ministrului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr.129 din 20.08.2024.

În baza acestui ordin au fost constituite 5 grupuri de lucru, corespunzătoare cu 5 subdomenii: managementul siguranței rutiere, drumuri sigure, vehicule sigure, utilizatori siguri și răspuns post-accident, prin implicarea activă a următoarelor autorități/instituții:

- Ministerul Afacerilor Interne;
- Ministerul Educației și Cercetării;
- Ministerul Sănătății;

- Agenția Servicii Publice;
- Agenția Națională Transport Auto;
- Î.S. „Administrația de Stat a Drumurilor” (în proces de reorganizare).

De asemenea, în dependență de intervențiile necesare în domeniile vizate de Program, au fost atrase în calitate de părți următoarele autorități și instituții publice:

- Biroul Național de Statistică;
- Cancelaria de Stat;
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;
- Ministerul Mediului;
- Ministerul Apărării;
- Ministerul Muncii și Protecției Sociale;
- Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare;
- Ministerul Afacerilor Externe;
- Centrul de Armonizare a Legislației etc.

Având în vedere complexitatea proiectului dat, întru asigurarea unui proces participativ de elaborare au fost consultate și implicate instituții și asociații de profil precum:

- Asociația Patronală Uniunea Transportatorilor și Drumarilor din RM;
- Asociația Internațională a Transportatorilor Auto;
- Universitatea Tehnică a Moldovei, Observatorul de Siguranță a Infrastructurii Rutiere;
- UPSC Centrul Național de Educație Rutieră;
- A.O. Automobil Club Moldova;
- Congresul Autorităților Locale din Moldova;
- Alianța Biciclete Chișinău;
- Centrul pentru Drepturile Persoanelor cu Dizabilități;
- Alte asociații/cluburi din domeniu auto/moto.

De menționat, că la fiecare etapă de elaborare a documentului de politici, au fost organizate consultări publice, cu antrenarea societății civile și a partenerilor de dezvoltare.

2. ANALIZA SITUAȚIEI

2.1 Siguranța rutieră în Republica Moldova

Siguranța rutieră este un subiect important, care afectează calitatea vieții tuturor cetățenilor unui stat. Pe parcursul ultimilor ani, creșterea rapidă a numărului de vehicule, combinată cu multe alte provocări la adresa siguranței rutiere, a creat o tendință ascendentă constantă a deceselor în accidente rutiere în Moldova.

Angajamentul Moldovei față de siguranța rutieră a fost confirmat de către reprezentantul național la sesiunea de nivel înalt a Națiunilor Unite din iunie 2022, care a adoptat un nou Deceniu de acțiune al Națiunilor Unite privind siguranța rutieră pentru 2021-2030.¹

Conform celor mai recente date publicate în raportul anual ”World Bank, Road Safety Country Profile—The Republic of Moldova, 2024”, elaborat de către Eastern Partnership Transport Panel (EaP)², în analiza comparativă a ratelor de deces în accidente rutiere în regiunile europene și eurasiatice în 2023 (Figura nr. 1), Moldova se remarcă printr-o rată a mortalității de 7,88.

¹ <https://press.un.org/en/2022/ga12432.doc.htm>

² <https://www.who.int/publications/m/item/road-safety-mda-2023-country-profile>

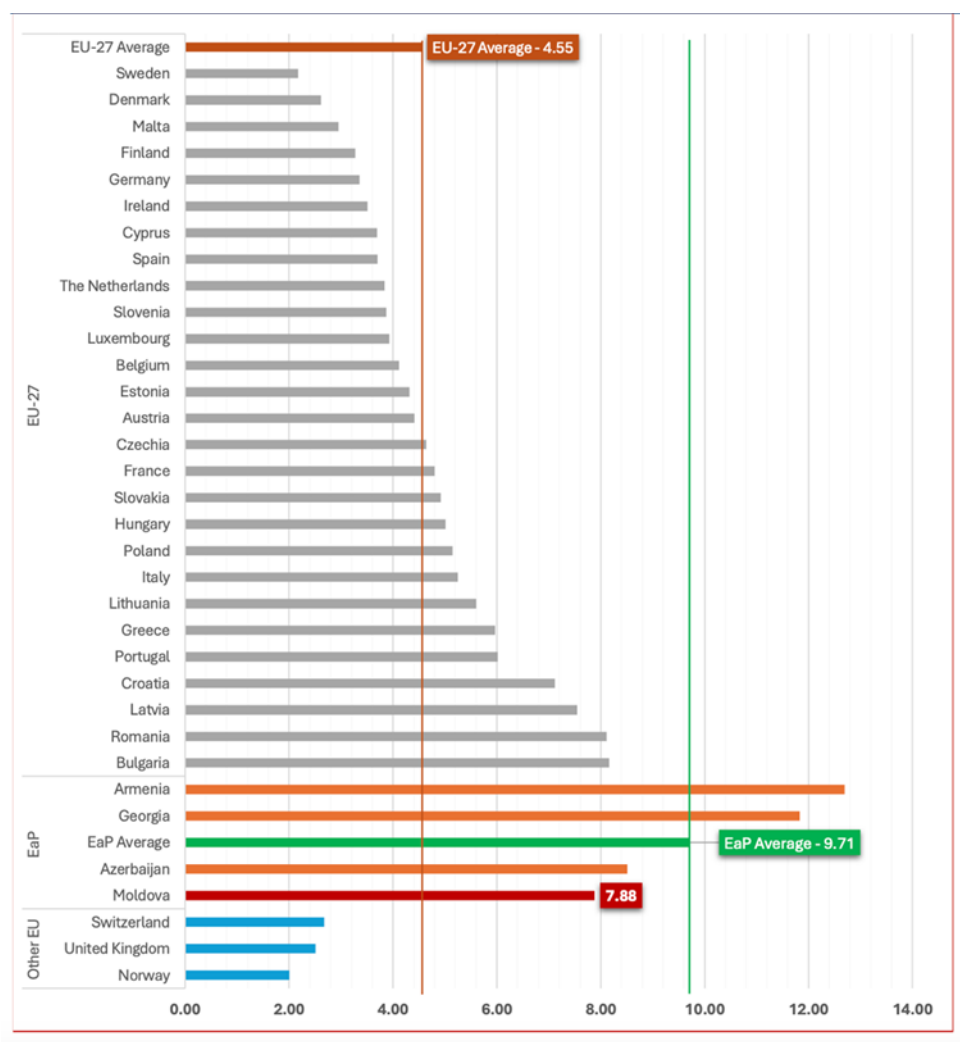


Figura nr. 1. Rata mortalității în rezultatul accidentelor rutiere în RM în comparație cu statele din UE și statele din Parteneriatul Estic. Sursa: World Bank, 2023

În regiunea Parteneriatului Estic (EaP), rata mortalității în accidente rutiere a Moldovei este ușor sub media de 9,71 din Parteneriatul Estic, ceea ce indică că are performanțe mai bune decât unii dintre colegii săi regionali, dar se confruntă în continuare cu provocări semnificative în materie de siguranță rutieră.

În special, este de remarcat că, datele arată că rata mortalității în urma accidentelor rutiere în Moldova de 7,88 este semnificativ mai mare decât media UE-27 de 4,55.

Aceasta poziționează provocările Moldovei în materie de siguranță rutieră în contrast puternic cu cele din Suedia (2,18) și Danemarca (2,61), care au cele mai scăzute rate de deces din UE-27.

Chiar și în comparație cu ratele mai mari din UE-27, cum ar fi cele din Bulgaria (8,16) și România (8,11), rata Moldovei este comparabilă, dar încă reflectă o nevoie de îmbunătățire.

Diferența notabilă dintre mediile Republicii Moldova și cele ale UE-27 sugerează mai mulți factori de bază, inclusiv disparități în calitatea infrastructurii rutiere, standardele de siguranță a vehiculelor, aplicarea legilor rutiere și campanii de conștientizare a publicului.

În perioada 2015-2022 numărul accidentelor rutiere și a deceselor cauzate de accidentele rutiere a scăzut. Însă această reducere a fost una modestă (Figura nr. 2).

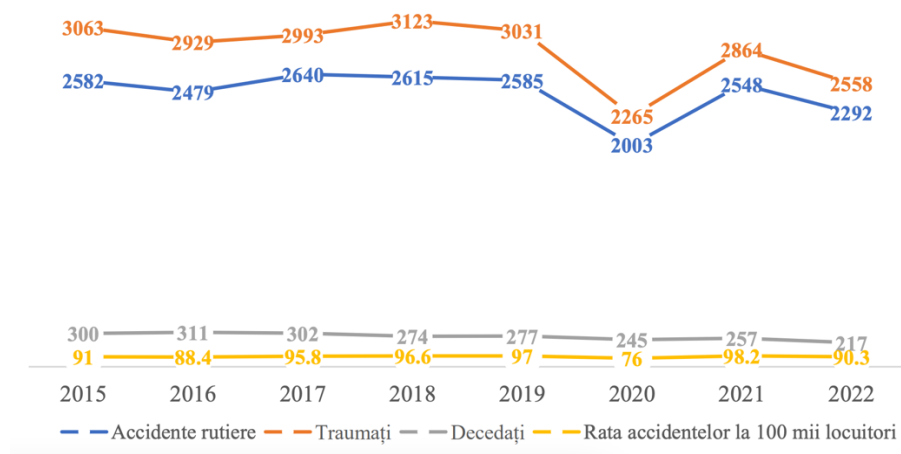


Figura nr. 2. Indicatorii siguranței rutiere în perioada 2015-2022

Măsurile restrictive adoptate în anul 2020 pentru combaterea pandemiei provocate de COVID-19 au restricționat circulația oamenilor, astfel fiind atestată o tendință descrescătoare a principalilor indicatori ai siguranței rutiere (Figura nr. 2).

Însă, în anul 2021, după eliminarea restricțiilor, s-a constatat cea mai mare rată a accidentelor rutiere la 100 mii locuitori din ultimii ani, fiind înregistrate 2 548 de accidente.

Tendențe similare pot fi observate în numărul de decese (Figura nr. 3). Numărul persoanelor decedate în urma accidentelor rutiere a scăzut cu 51,0%, de la 443 la 217 în perioada 2011-2022. În aceeași perioadă, numărul persoanelor rănite grav a scăzut cu 17,8%, de la 987 la 811. La fel, numărul persoanelor rănite ușor a scăzut cu 29,6%, de la 2.548 la 1.793.

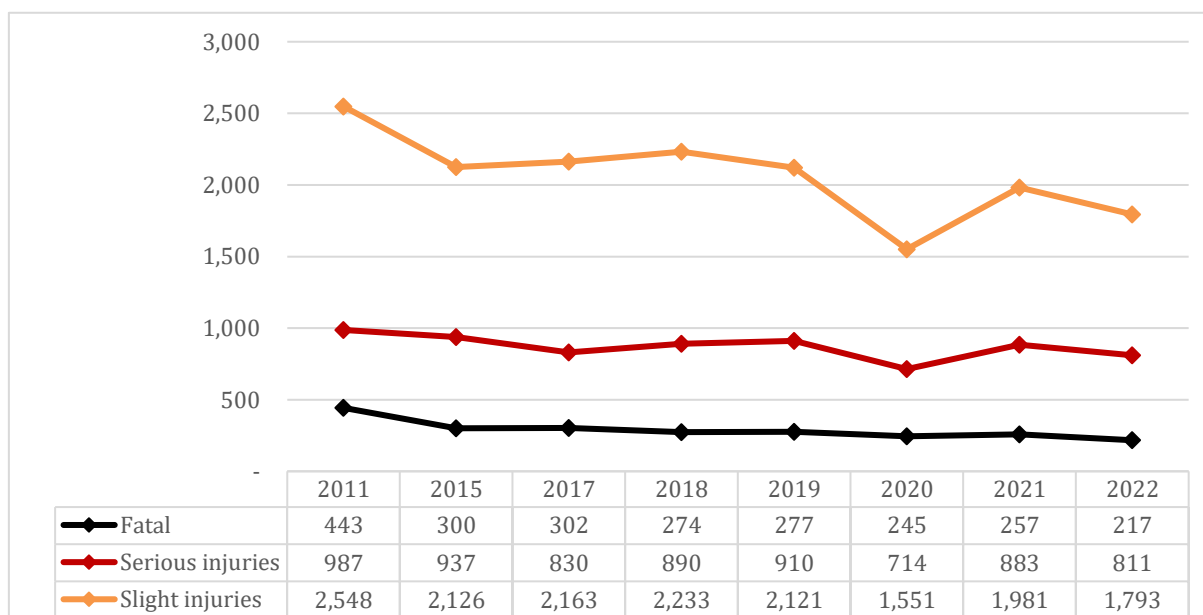


Figura nr. 3. Indicatorii consecințelor accidentelor rutiere în Moldova în perioada 2011-2022

În același interval de timp (2011-2022), riscul public, adică numărul de persoane decedate la un milion de locuitori a scăzut cu 46,5% (de la 155 la 83). Totuși, comparând datele generalizate pentru anii 2023-2024, se atestă o creștere cu +1,36% a numărului de accidente înregistrate, cu +5,56% a persoanelor decedate și cu +3,49% a persoanelor traumatizate.

Conform datelor statistice, în 2023, șoferii și pasagerii mașinilor cu 4 roți și a vehiculelor ușoare au reprezentat 25,1% din decesele în accidente rutiere și 17,5% din răniile în accidente

rutiere. Aceasta este o scădere de la 29,9% a deceselor și 20,9% a rănilor în 2021. În timp ce cifrele mai recente constituie încă o parte semnificativă din total, tendința descendentă indică potențiale îmbunătățiri ale măsurilor de siguranță a vehiculelor sau ale condițiilor rutiere pentru acest grup.

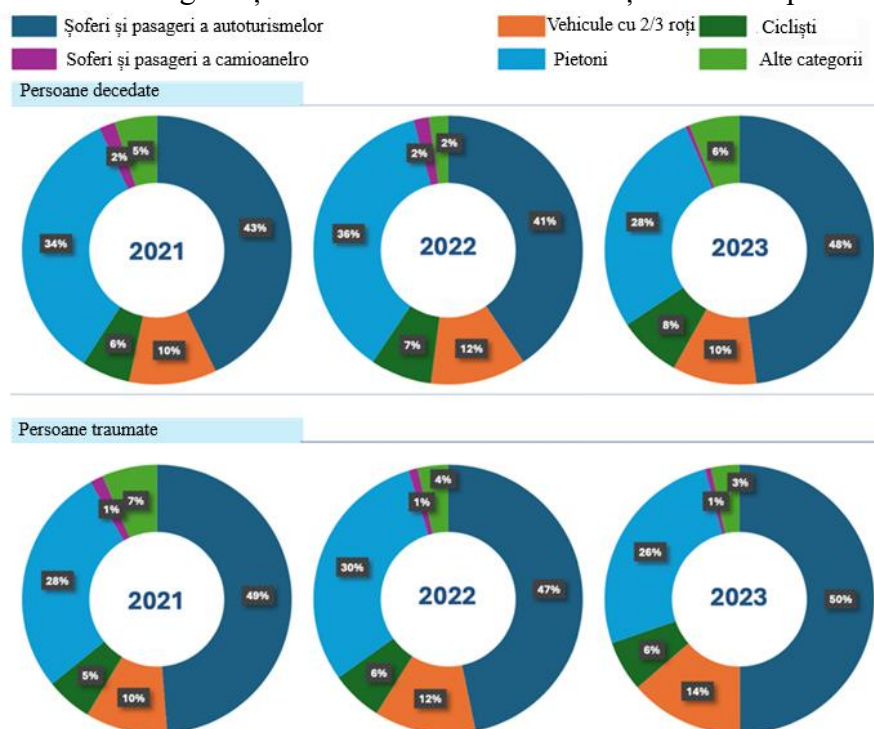


Figura nr. 4 Distribuția victimelor accidentelor rutiere în Moldova pe tipuri de utilizatori.

Sursa: World Bank, 2024

Pietonii au fost în mod deosebit expuși riscului, decesele reprezentând 14,6% din accidentele rutiere în 2023, în scădere semnificativă de la 23,6% în 2021. Rata rănirii pietonilor a fost de 9,2% în 2023, o scădere de la 11,8% în 2021. Reducerea semnificativă a ambelor decese și rănile evidențiază măsuri eficiente de siguranță, dar pietonii rămân un grup cu risc ridicat, subliniind astfel nevoia de îmbunătățiri continue în infrastructura pietonală și campanii de siguranță.

Decesele cu implicarea vehiculelor cu 2-3 roți (motociclete, motorete, scutere) au reprezentat 5,3% din decesele în accidente rutiere în 2023, în scădere de la 7,3% în 2021. Rata rănirilor pentru acest grup a fost de 4,8% în 2023, arătând o schimbare minoră de la 4,2% în 2021. Deși ratele privind mortalitatea și rănirea au scăzut ușor, vehiculele cu 2-3 roți rămân un grup vulnerabil și necesită măsuri de siguranță specifice.

Bicicliștii au reprezentat 4,0% din accidentele rutiere în 2023, o ușoară scădere de la 5,0% în 2022. Leziunile în rândul bicicliștilor au reprezentat 2,1% din accidentele rutiere în 2023, în scădere de la 2,4% în 2021. Această tendință descendentă sugerează îmbunătățirea siguranței cicliștilor, deși sunt necesare eforturi continue pentru a menține și spori aceste siguranțe măsuri.

Analiza distribuției persoanelor traumatizate pe sexe arată că din 2021 până în 2023, grupul de adulți de sex masculin a afișat în mod constant cel mai mare număr de decese dintre toate grupurile de vârstă și gen din Moldova, ceea ce indică o populație semnificativă cu risc ridicat. Categoria bărbaților în vârstă a prezentat ușoare fluctuații, dar această categorie demografică rămâne vulnerabilă, evidențiind necesitatea unor măsuri de siguranță sporite.

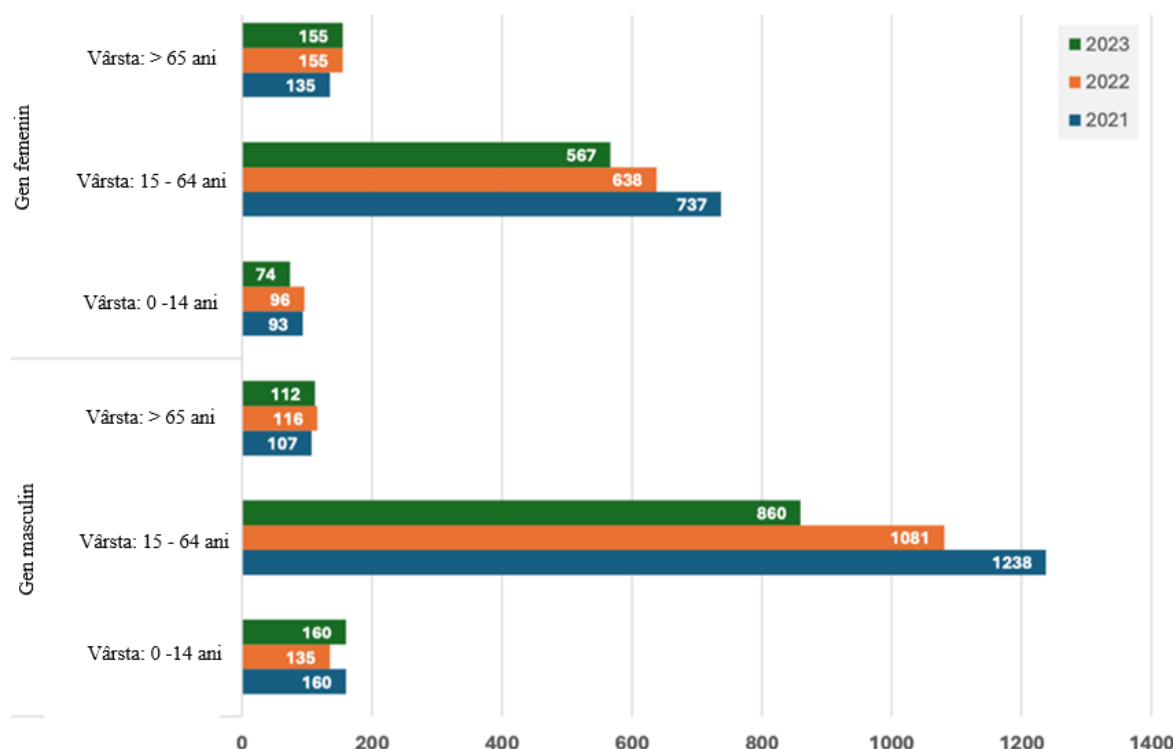


Figura nr. 5 Persoane traumatizate urmare accidentelor rutiere în Moldova, distribuția pe sexe.

Sursa: World Bank, 2024

Grupul de adulți de sex feminin a înregistrat o ușoară creștere a deceselor în 2023, ceea ce indică un risc continuu. Deși grupurile de copii, atât bărbați, cât și femei, au înregistrat un număr relativ scăzut de decese, fluctuațiile, în special creșterea numărului de decese a copiilor de sex masculin în 2023, subliniază necesitatea unor măsuri de siguranță concentrate pentru această grupă de vârstă mai tânără. Femeile în vârstă au arătat o tendință de scădere a numărului de decese, care este pozitivă, dar necesită totuși atenție.

Raportat la categoriile de vârstă, datele privind decesele în accidente rutiere ale pietonilor în Moldova arată că bărbații adulți (15-64 de ani) prezintă în mod constant cel mai mare număr, atingând un vârf la 43 în 2022, înainte de a scădea la 22 în 2023. Bărbații în vârstă (65+ ani) rămân, de asemenea, vulnerabili, cu decesele în ușoară schimbare, de la 8 în 2021 și 2022 la 9 în 2023.

Date pentru femeile adulte și grupurile de femei în vârstă prezintă variabilitate, decesele în rândul adulților de sex feminin crescând la 10 în 2023 și femeile în vârstă scăzând de la 21 în 2021 la 7 în 2023, fapt care reflectă creșterea numărului de conducători auto de sex feminin.

În general, datele evidențiază vulnerabilitatea persistentă a bărbaților adulți, a bărbaților în vârstă și a femeilor adulte la accidentele rutiere pietonale, fie că sunt decese sau rănite. Fluctuațiile notabile și creșterile recente ale anumitor categorii demografice, în special în rândul copiilor de sex masculin și al pietonilor în vârstă, subliniază necesitatea unor măsuri de siguranță specifice.

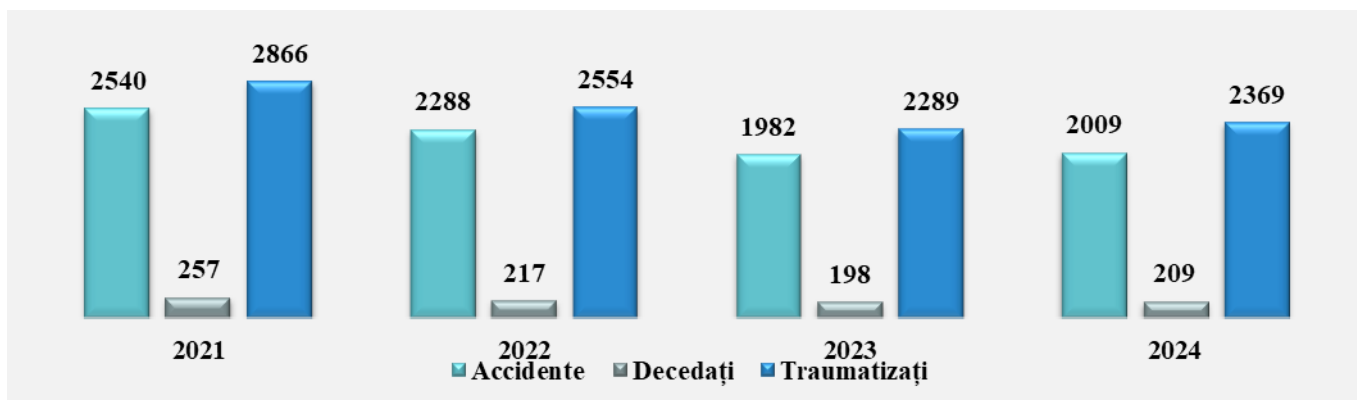


Figura nr. 6 Trendul accidentelor rutiere înregistrate pe parcursul a 12 luni ale anilor 2021 – 2024.

Tabelul nr. 1 Evoluția situației accidentare pentru 12 luni ale anului 2024

Accidente / persoane	2023	2024	+/-	%
Înregistrate	1982	2009	+27	+1,36%
Decedați	198	209	+11	+5,56%
Traumatizați	2289	2369	+80	+3,49%

Datele generalizate la nivel național cu referire la „cauzele producerii accidentelor rutiere” prezintă următoarele rezultate:

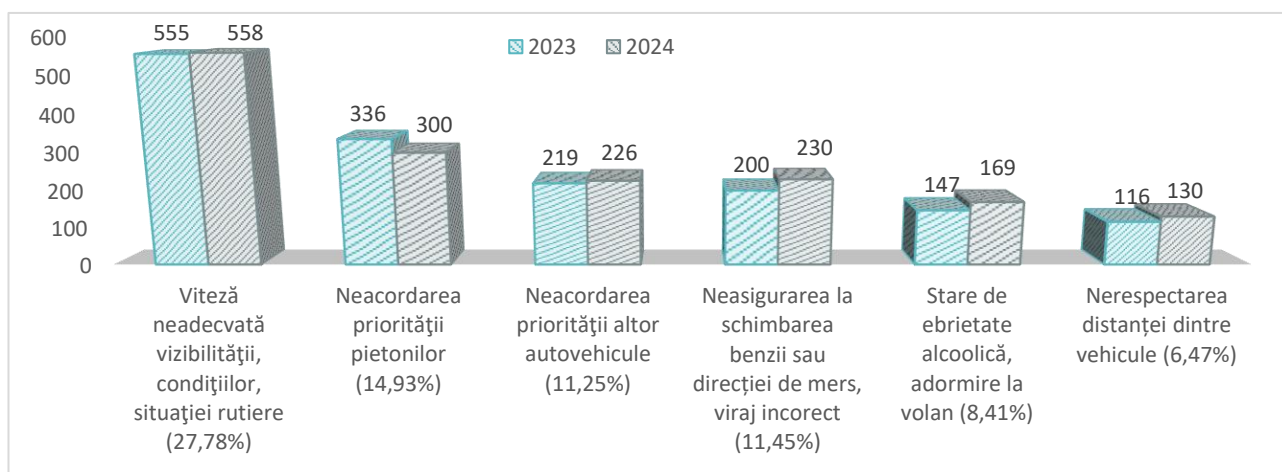


Figura nr. 7. Principalele cauze generatoare de accidente rutiere, anul 2024

Astfel, indicii generalizați pentru anii 2023 și 2024 în Tabelul nr. 2, supuși analizei, cu referire la „cauza producerii accidentelor rutiere”, ne arată că „Viteza neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere” rămâne principala cauză și constituie 27,78% sau 558 de accidente (a.p.555, +0,54%) din numărul total al accidentelor supuse evidenței pentru perioada vizată, care a dus la decesul a 102 de persoane (a.p.106, -3,77%) și traumatizarea altor 656 (a.p.651, +0,77%).

Tabelul nr. 2 Principalele cauze generatoare de accidente rutiere, anul 2024

Cauza producerii accidentului	2023			2024			Total General		
	A	D	T	A	D	T	A	D	T
Alte abateri comise de conducătorii auto	29	4	32	23	1	25	-20,69	-75	-21,88
Circulație pe stânga	7	0	7	12	5	17	71,43	100	142,86
Conducere imprudentă	111	9	111	135	15	131	21,62	66,67	18,02

Defecțiuni tehnice la mecanismul de direcție al autovehiculului	2	0	2	2	1	2	0	100	0
Depășire neregulamentară	51	9	79	49	16	84	-3,92	77,78	6,33
Deplasarea pietonilor pe partea dreaptă a drumului	4	3	1	3	2	1	-25	-33,33	0
Neacordarea priorității altor autovehicule	219	7	278	226	9	299	3,2	28,57	7,55
Neacordarea priorității pietonilor	336	6	345	300	12	296	-10,71	100	-14,2
Neasigurarea la schimbarea benzii sau direcției de mers, viraj incorect	200	8	253	230	11	268	15	37,5	5,93
Nerespectarea distanței dintre vehicule	116	3	133	130	2	198	12,07	-33,33	48,87
Stare de boală, conducerea sub influența preparatelor medicamentoase	7	2	7	7	4	6	0	100	-14,29
Stare de ebrietate alcoolică, adormire la volan	147	23	178	169	17	198	14,97	-26,09	11,24
Stare de oboseală avansată, adormire la volan	22	5	31	24	3	52	9,09	-40	67,74
Traversare neregulamentară a drumului de către pietoni	93	10	83	84	9	78	-9,68	-10	-6,02
Viteză neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere	555	106	651	558	102	656	0,54	-3,77	0,77

În anul 2024 pe teritoriul republicii sau produs **717** (a.p.703, +1,99%) de accidente rutiere cu **implicarea pietonilor**, soldate cu **62** (a.p.55, +12,73%) persoane decedate și **582** (a.p.601, -3,16%) persoane traumatizate.

Potrivit datelor generalizate se identifică faptul că, **pietonii** sunt cea mai vulnerabilă categorie a participanților la trafic, supuși riscului de a suporta traumatismul și constituie **35,68%** din numărul total de accidente rutiere înregistrate pentru 12 luni ale anului 2024.

Rezultatele obținute, urmare a analizei, după categoria accidentului rutier, stabilesc că cel mai frecvent pietonii au avut de suferit **aflați pe spațiile destinate circulației acestora (57,04%)** și la **traversarea neregulamentară a drumului (23,29%)**. În același timp, indicii supuși analizei prezintă că numărul ridicat al persoanelor **decedate** în calitate de pietoni (17 persoane) au survenit ca urmare a **tamponării pietonilor care circulau pe partea dreaptă a drumului**.

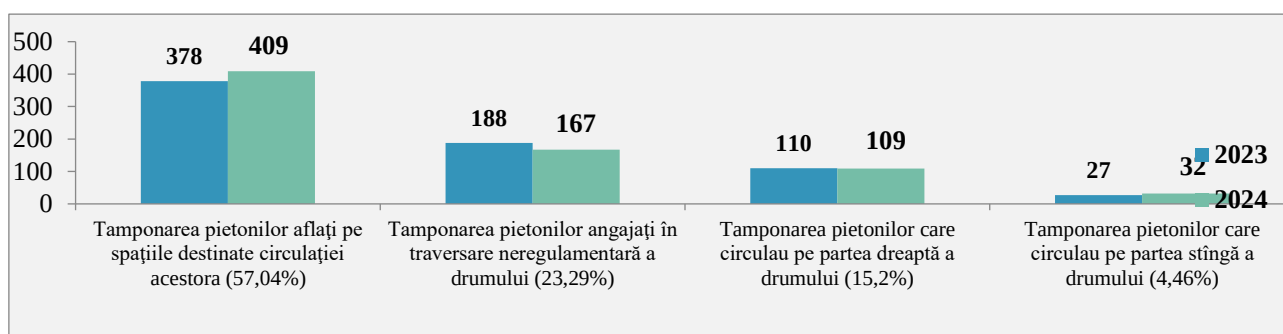


Figura nr. 8. Accidentele rutiere cu implicarea pietonilor, anul 2024

În același timp, în accidentele rutiere au fost implicați și minori, **444** (a.p.436, +1,8%) persoane, ceea ce constituie **17,22%** din numărul total de victime survenite în urma accidentelor înregistrate, din ele 8 (a.p.17, -52,9%) au decedat, **323** (a.p.301, +7,3%) au fost traumatizați ușor, **97** (a.p.84, +15,5%) traumatizați grav și 16 (a.p.34, -52,9%) nu au pățit. Fiind înregistrată o **creștere la numărul minorilor implicați**, comparativ cu perioada analogică a anului precedent.

Totodată, la capitolul producerea accidentelor rutiere din culpa minorilor, **92** de minori implicați (a.p.104, -11,5%), din ele 0 (a.p.5, -100%) au decedat, 53 (a.p.53) au fost traumatizate ușor, **26** (a.p.27, -3,7%) traumatizate grav și 13 (a.p.19) nu au pățit.

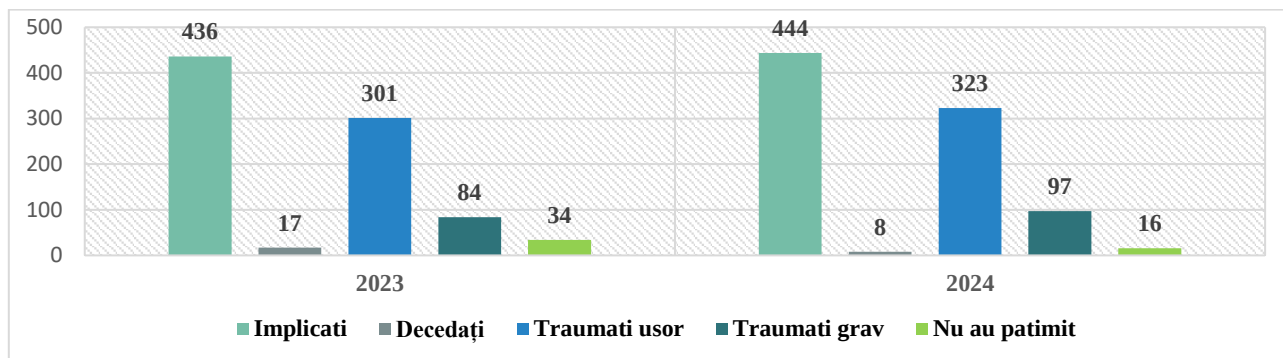


Figura nr. 9 Accidentele rutiere cu implicarea minorilor, anul 2024

Rata înaltă a accidentelor rutiere în RM și gravitatea impactului acestei probleme asupra siguranței publice sunt reflectate și în raportul avocatului poporului „Dreptul la viață, sănătate, siguranță și securitate în traficul rutier” (2024), care analizează problema siguranței rutiere prin prisma respectării drepturilor omului.

La nivel global, accidentele rutiere costă între 2% și 7% din Produsul Intern Brut (în continuare PIB), subliniind povara financiară semnificativă pe care o impun.

În Moldova, costul economic și social al deceselor și rănilor în accidente rutiere (atât grave, cât și minore) este calculat utilizând regula generală de aproximare elaborată de iRAP.

Această metodă estimează costul unui deces la PIB-ul pe cap de locuitor înmulțit cu 70 și costul unei răni grave la aproximativ 25% din valoarea unei vieți statistice (VSL). iRAP Safety Insight Explorer oferă o defalcare detaliată a acestor costuri și evidențiază impacturile economice și sociale semnificative ale accidentelor rutiere. Pentru Moldova, costul estimat în 2021 a fost de 503,1 milioane USD, ceea ce reprezintă aproximativ 3,7% din PIB-ul țării.

Costul economic și social al accidentelor rutiere în Moldova, calculat folosind metodologia iRAP, evidențiază impacturi financiare semnificative de-a lungul anilor. Aplicând un raport estimat de 15:1 de răni grave per deces, este clar că aceste costuri au fost substanțiale din 2010 până în 2023.

Mai exact, în 2023 costul deceselor în accidente rutiere a fost estimat la 94.697.896 USD, în timp ce costul rănilor grave a fost de 355.117.109 USD. Aceasta are ca rezultat un cost total de 449.815.004 USD, ceea ce reprezintă 2,7% din PIB-ul Moldovei. Graficul de mai jos ilustrează tendința costurilor din 2010 până în 2023, subliniind povara economică persistentă și în creștere pe care o impun accidentele rutiere asupra țării.



Figura nr. 10 Costurile estimate ale consecințelor accidentelor rutiere în Moldova.
Sursa: World Bank, 2024

Dezvoltarea, implementarea și evaluarea strategiilor de siguranță rutieră în Moldova vor implica mai mulți factori interesați – inclusiv mediul academic, sectorul privat, grupuri de tineri și societatea civilă.

Această abordare are ca scop sporirea eficienței măsurilor de siguranță rutieră. În pofida cadrului cuprinzător și a implicării părților interesate, în prezent nu există fonduri dedicate alocate în bugetul statului pentru activități specifice de siguranță rutieră, cum ar fi prevenirea vătămărilor, asistența medicală și tratamentul leziunilor cauzate de accident, consolidarea capacităților și cercetarea.

Doar 0,25% din finanțarea obișnuită pentru siguranța rutieră provine din veniturile guvernamentale generale, fără contribuții semnificative din asigurările de sănătate, asigurările auto, donatorii internaționali, donatorii naționali sau impozitele alocate.

Republica Moldova implementează mai multe măsuri fiscale legate de siguranța rutieră, inclusiv impozitarea pe combustibil/carburant, băuturi alcoolice, utilizarea drumului (de exemplu, taxe de drum), achiziționarea de vehicule, asigurarea vehiculelor și sancțiuni economice pentru infracțiuni.

Analiza iRAP pentru Moldova evidențiază beneficiile potențiale ale investiției în siguranța rutieră. O investiție anuală de 0,2% din PIB, aproximativ 33,3 milioane USD anual din 2021 până în 2030, ar putea îmbunătăți semnificativ rezultatele în materie de siguranță rutieră.

Se estimează că această investiție va salva 93 de vieți anual, va preveni 149.094 decese și răni pe parcursul a 20 de ani și va genera un beneficiu economic anual de 168,2 milioane USD, rezultând un raport beneficiu-cost de 6,9.

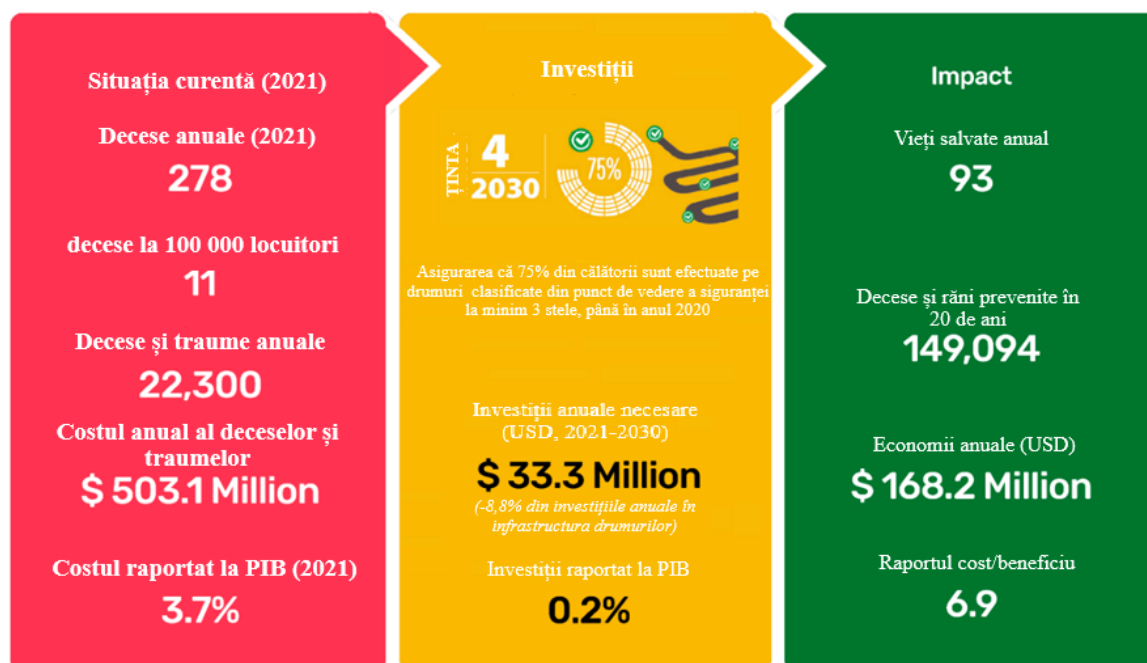


Figura nr. 11 Beneficiile investițiilor în siguranța rutieră.

Sursa: iRAP Safety Insights Explorer (<https://irap.org/safety-insights-explorer/>)

2.2 Actele normative relevante siguranței rutiere

În ultimele 2 decenii, Republica Moldova a progresat în domeniul promovării siguranței rutiere. Au fost adoptate o serie de legi și regulamente noi privind siguranța rutieră:

- **Legea drumurilor nr. 509/1995** stabilește principiile economice, juridice și organizatorice de administrare, proiectare, construcție, întreținere, extindere și utilizare a drumurilor, eficientizarea administrării de stat a activităților în domeniul drumurilor și principiile de clasificare a rețelei de drumuri din punct de vedere funcțional și tehnic.

Totuși, în Legea drumurilor nu sunt stabilite obligațiuni concrete ale administratorilor drumurilor, referitoare la siguranța infrastructurii rutiere și rolul acesteia în ansamblu. Fapt ce impune stabilirea unor obligațiuni concrete în raport cu administratorii drumurilor publice.

- **Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier** reglementează relațiile juridice și sociale din domeniul traficului rutier, stabilește drepturile, obligațiile, responsabilitățile autorităților de resort și ale participanților la acest trafic, determină principiile de organizare a activității unităților de instruire a personalului din domeniul transportului rutier, precum și condițiile de admitere la trafic a conducătorilor de vehicule.

Având în vedere multitudinea de modificări ale Legii nr. 131/2007, urmare a unei analize superficiale a acesteia, putem observa: **atribuții improprie a unor ministere** (art. 13 De competența Ministerului Agriculturii și Industriei Alimentare este i) verificarea periodică, sistematică, la stațiile de alimentare, a calității carburanților și a lubrifiantilor, făcând publice rezultatele; j) impunerea utilizării pe teritoriul țării a carburanților curați din punct de vedere ecologic; k) asigurarea respectării legislației privind emisiile de noxe ale surselor mobile de poluare); **reglementări improprie unei legi** (Condiții minime de dotare cu echipamente și materiale didactice pentru desfășurarea activității de instruire a conducătorilor de vehicule și/sau a instructorilor în conducere auto).

- **Legea nr. 350/2023** privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere a fost adoptată recent, fiind determinat cadrul instituțional și modul de gestionare a siguranței circulației în cadrul infrastructurii rutiere prin următoarele proceduri:

- a) evaluarea de impact asupra siguranței rutiere;
- b) auditul în domeniul siguranței rutiere;
- c) inspecțiile în domeniul siguranței rutiere;
- d) clasificarea siguranței rețelei rutiere.

- Hotărârea Guvernului **nr. 155/2003 cu privire la Consiliul Național pentru Securitatea Circulației Rutiere**. Urmare a unor modificări a acestei hotărâri, a fost instituit Biroul Executiv al Consiliului (în cadrul Cancelariei de Stat), care urma să asigure secretariatul și activitatea curentă a Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere. În pofida celor relatate, din practică s-a demonstrat că conceptul de Birou executiv și modul de constituire a acestuia sunt ineficiente și în decurs de 10 ani a fost parțial funcțional doar în anul 2018.

Mai mult ca atât, la momentul de față, Biroul executiv al consiliului de facto nu există, fapt ce constituie o problemă de sistem în gestionarea eficientă a siguranței rutiere pe drumurile publice.

Prin urmare, a apărut necesitatea de a modifica abordarea și a delega atribuțiile Biroului executiv unei structuri organizaționale în cadrul căreia să fie angajat personal dedicat cu responsabilități concrete în domeniul siguranței traficului rutier.

- Hotărârea Guvernului **nr. 693/2007 cu privire la aprobarea Concepției Sistemului informațional automatizat “Registrul de stat al accidentelor rutiere”**. Potrivit conceptului respectiv, datele cu referire la vehicule, se colectează într-un număr de 39 de indicatori, iar cu referire la persoanele implicate – 45 de indicatori. În total, circa 163 de indicatori ar trebui colectați urmare accidentului rutier.

La fel, în prezent, există mai multe deficiențe în sistemul de colectare a datelor:

- lipsa de date separate pentru răniurile grave și cele ușoare;
- lipsa de date privind lățimea drumului, numărul benzilor de circulație;
- lipsa de date privind manevrele vehiculelor;
- lipsa de date privind starea psihologică a persoanelor implicate în accident, cu excepția drogurilor și alcoolului;
- nu se înregistrează toate datele conform protocoalelor CADaS a CE;
- nu există o definiție argumentată și un mecanism legal de management a punctelor negre;
- nu sunt colectate coordonatele de geolocație ale accidentelor rutiere.

- Hotărârea Guvernului **nr. 357/2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere**. În Regulamentul circulației rutiere au fost operate mai multe modificări care nu au fost suprapuse cu Convenția nr. 87 din 08-11-1968 ASUPRA CIRCULAȚIEI RUTIERE, la care Republica Moldova este parte din 26 mai 1994. Cu titlu de exemplu, pot fi prezentate prevederile pct. 43 subpct. 2) lit. b) din Regulament care statuează, „*pe sectoarele de drum pe care benzile de circulație cu lățime sporită sînt separate de acostament cu lățime sporită prin marcajul 1.6 b), conducătorii vehiculelor ce urmează a fi depășite sînt obligați să se deplaseze spre dreapta pe acostament, pentru a nu crea obstacole vehiculelor care depășesc*”.

Această normă duce la crearea situațiilor de accident prin permiterea efectuării manevrelor de depășire simultană a 2 vehicule care se deplasează în direcții opuse și obligarea conducătorilor depășiți să intre pe acostament unde se pot deplasa regulamentar pietonii.

De asemenea, în Regulamentul circulației rutiere nu sunt menționate în cifre orientative sau exacte o serie întreagă de restricții, “*pe partea dreaptă a părții carosabile cît mai aproape de bordură sau pe acostament*”, la fel la definiția „*oprire voluntară*” nu este indicat timpul rezervat,

ceea ce poate conduce la acțiuni abuzive de staționare, “Depășirea este interzisă: a) în intersecțiile cu circulația neregulată și în imediata apropiere înainte de acestea” acești termeni fără o specificare a distanței exacte duc la o interpretare diferită și ulterior situații de risc sporit, în special accidente cu urmări grave.

2.3 Evoluția acțiunilor de siguranță rutieră

În octombrie 2009, a fost lansată o nouă campanie națională de siguranță rutieră – Make Roads Safe Moldova (Facem drumurile din Moldova mai sigure) – pentru a aborda criza tot mai mare a deceselor și traumelor rutiere. Guvernul, Parlamentul, autoritățile publice locale, poliția, organizațiile civile și donatorii s-au reunit pentru a-și manifesta suportul noului obiectiv de a înjumătăți numărul deceselor în accidente rutiere pe parcursul unui deceniu.

Eforturile Republicii Moldova a fost construit pe cei cinci piloni ai Planului de acțiuni privind siguranța rutieră al Națiunilor Unite. În fiecare dintre aceste domenii s-au făcut progrese care au salvat vieți pe drumurile din țară. Acestea includ:

- Gestionarea mai bună a siguranței rutiere

Subliniind importanța siguranței rutiere, a fost înființat un Consiliu Național pentru Securitatea Circulației Rutiere reînnoit, prezidat de către Prim-ministru și care include departamente ministeriale, autorități publice locale, organizații neguvernamentale și agenții de reglementare. În 2014 a fost introdus un nou Cod al transporturilor rutiere pentru o gestionare mai sigură a tuturor formelor de transport rutier și au fost implementate alte reforme legale pentru a sprijini siguranța rutieră.

- Infrastructură rutieră mai sigură

Cu suportul donatorilor, Moldova a modernizat drumurile naționale cheie, care fac parte din coridoarele transeuropene importante pentru comerț și dezvoltare. Începând cu anul 2015, Proiectul de îmbunătățire a drumurilor locale a reabilitat 150 de șosele și drumuri locale prioritare care nu fuseseră reînnoite de peste 30 de ani, deserving 41 de comunități. Totodată, au fost construiți 69 km de trotuare sigure pentru a îmbunătăți siguranța pietonilor. De asemenea, a fost îmbunătățit cadrul normativ necesar pentru asigurarea și creșterea gradului de siguranță a circulației pe drumurile publice.

- Vehicule mai sigure

S-a realizat o analiză a condițiilor tehnice ale vehiculelor pentru a identifica îmbunătățirile necesare. Au fost introduse reglementări noi pentru o mai bună monitorizare a procesului de înmatriculare și inspecție periodică a vehiculelor, împreună cu o mai bună pregătire a inspectorilor tehnici.

- Participanți la trafic mai siguri și aplicarea legii

Au fost adoptate legi noi care impun utilizarea centurilor de siguranță și a sistemelor de reținere pentru copii. Educația privind siguranța rutieră face acum parte din programul școlar.

Poliția rutieră a fost reformată fundamental pentru a reduce corupția și a profesionaliza aplicarea legislației privind siguranța rutieră. În 2013 a fost introdus primul sistem de supraveghere video pentru încălcările rutiere și au fost introduse amenzi mai realiste pentru a susține siguranța rutieră.

Modificările la Regulamentul circulației rutiere au introdus zone cu viteză redusă de 30 km/h acolo unde participanții vulnerabili la trafic se intersectează cu traficul motorizat, în centrele vechi ale orașelor, zonele școlare, inclusiv parcuri și instituții medicale.

- Reacție mai bună după accident

În 2016 a fost introdus un serviciu național unic pentru răspuns la situațiile de urgență cu un singur număr de apel de urgență. Modernizarea serviciilor de urgență a progresat în ultimul deceniu și continuă până în prezent, cu îmbunătățiri ale flotelor (parcurilor de mașini) poliției, pompierilor și ambulanței.

2.4 Evaluarea performanțelor de siguranță rutieră

În perioada 2023-2024, cu suportul Comisiei Economice a Organizației Națiunilor Unite pentru Europa, a fost realizată "Evaluarea performanței de siguranță rutieră în Republica Moldova" – o analiză complexă și multilaterală a domeniului siguranței rutiere din țară². Raportul publicat identifică aspectele cele mai critice pentru dezvoltarea sistemului național de siguranță rutieră din țară și oferă recomandări pentru îmbunătățirea acestuia. Documentul are la bază o evaluare amplă a situației actuale a siguranței rutiere în Moldova și include analize ale următoarelor subiecte:

- cadrul juridic și instituțional pentru siguranța rutieră;
- situația și tendințele actuale în materie de siguranță rutieră;
- limitări în capacități, resurse financiare și umane;
- lacune în cadrul normativ și de reglementare național;
- conformitatea legislației naționale cu normele internaționale și europene în domeniul siguranței rutiere;
- instrumente juridice legate de siguranță și coordonare între părțile interesate în domeniul siguranței rutiere.

Analiza evidențiază, de asemenea, bunele practici în materie de siguranță rutieră și subliniază importanța aderării și implementării instrumentelor juridice cheie ale Națiunilor Unite legate de siguranța rutieră ca mijloc eficient de îmbunătățire a sistemelor de siguranță rutieră atât la nivel național, cât și la nivel local.

Astfel, Raportul Performanței Siguranței Rutiere în Moldova confirmă că, deși numărul total al accidentelor rutiere și al deceselor a scăzut în perioada 2011-2022, riscul public rămâne ridicat, iar în ultimii ani (2019-2022), rata deceselor rutiere (numărul de persoane ucise la un milion de locuitori) se situează la aproximativ de două ori mai mare decât media Uniunii Europene.

Astfel de cifre aduc costuri economice uriașe și, în funcție de sursa datelor pentru Moldova, diferite estimări ale costurilor socio-economice variază de la 1,26% la 10,5% din PIB și poate fi estimată la începutul anului 2022 la suma de 214,57 mln. USD sau circa 225 mii USD per persoană³.

Constatările evaluării performanței siguranței rutiere au fost utilizate la elaborarea prezentului Program Național de Siguranță Rutieră și sunt focusate pe 5 piloni, după cum urmează:

² <https://unece.org/transport/publications/road-safety-performance-review-moldova>

³ <https://ombudsman.md/raport-tematic-dreptul-la-viata-sanatate-siguranța-si-securitate-in-traficul-rutier/>

2.4.1 Managementul siguranței rutiere

Gestionarea eficientă a siguranței rutiere este esențială pentru reducerea numărului de decese și traumatisme în accidentele rutiere și pentru menținerea unui sistem sigur de protecție a participanților la trafic.

În conformitate cu prevederile Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, sistemul instituțional de competențe este destul de larg, implicând autorități precum, Ministerul Afacerilor Interne (prevenție și gestionare a circulației, înregistrare a accidentelor rutiere), cele responsabile de infrastructură și dezvoltare regională (gestionare a infrastructurii rutiere și transporturilor și siguranței acestora), educație și cercetare (educația rutieră), Agenția de Servicii Publice (admiterea la trafic și registrele de evidență a conducătorilor auto și transporturilor) etc.

O bună gestionare a siguranței rutiere necesită:

- Stabilirea unor obiective ambițioase, dar realizabile pe termen lung și intermediar;
- Consolidarea sistemelor de management și a capacității tehnice la nivel național, regional și local;
- Deținerea unor date sigure și exhaustive pentru elaborarea și evaluarea politicilor și programelor;
- Monitorizarea progreselor și asigurarea responsabilității;
- Identificarea nevoilor de îmbunătățire și consolidarea capacității acolo unde este necesar.

O bună gestionare a siguranței rutiere trebuie, de asemenea, să se alinieze la deciziile mai largi de planificare economică și de transport pentru a ne atinge obiectivele de mediu, de dezvoltare și cele sociale. Prin urmare, Programul național pentru siguranța rutieră începe cu gestionarea siguranței rutiere.

Până în mai 2023, Consiliul Național pentru Securitatea Circulației Rutiere (CNSCR), a avut sarcina cheie de a identifica prioritățile, a planifica strategic și a monitoriza progresul în domeniul siguranței rutiere. Însă această structură a avut o capacitate redusă de intervenție din cauza lipsei de capacitate instituțională și finanțare adecvată.

Astfel, în ceea ce privește îmbunătățirea managementului siguranței rutiere (RSM), Moldova trebuie să coordoneze mai bine activitățile verticale și orizontale întreprinse de părțile interesate cheie în domeniul siguranței rutiere și să își consolideze capacitatea de a constitui o structură dedicată managementului siguranței rutiere.

Această structură trebuie să fie capabilă să ofere direcție strategică și să monitorizeze rezultatele siguranței rutiere, stabilind obiective specifice și măsurabile în procesul de implementare a Programului Național de Siguranță Rutieră și să beneficieze de surse de finanțare stabile și durabile pentru activitățile de sporire a siguranței rutiere.

2.4.2 Siguranța infrastructurii

În Moldova, cele mai multe călătorii de pasageri și transport de mărfuri au loc prin intermediul infrastructurii transportului rutier.

Prin urmare, proiectele de infrastructură rutieră care vizează creșterea în continuare a mobilității și circulației persoanelor și mărfurilor trebuie să includă siguranța rutieră ca prioritate.

Infrastructura care răspunde nevoilor utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, cum ar fi bicicliștii, motocicliștii, pietonii, copiii și persoanele cu dizabilități, este deosebit de importantă în Moldova, unde 50% din decese sunt printre utilizatorii vulnerabili ai drumului⁴.

În acest scop, Moldova trebuie să-și îmbunătățească cadrul normativ și standardele pentru proiectarea și construcția unor drumuri mai sigure. Aceasta ar trebui să includă utilizarea sporită a instrumentelor de management al siguranței infrastructurii rutiere (RISM) și o legislație consolidată privind sistemele inteligente de transport (ITS).

Potrivit datelor Ministerului Afacerilor Interne, cei mai frecvenți factori cauzali ai accidentelor rutiere între 2017 și 2022 în Republica Moldova a fost viteza inadecvată pentru vizibilitate, condițiile drumului și situația traficului⁵.

În ceea ce privește victimele, viteza a fost recunoscută ca un factor determinant în 31,5% din cazurile în care oamenii au fost răniți și în 51,3% din accidente soldate cu decese. Prin urmare, sunt necesare eforturi de adaptare a infrastructurii rutiere, dar și de revizuirea limitelor minime de viteză stabilite pentru drumurile urbane unde există o concentrație mare de utilizatori vulnerabili. Aplicarea limitelor de viteză existente este, de asemenea, o problemă critică.

Încercările de limitare a vitezei depind de instalarea indicatoarelor rutiere, dar în absența unui sistem eficient de aplicare a legii, mulți șoferi ignoră aceste semne. Ca urmare, cele mai multe coliziuni cu pietonii din mediul urban au loc pe trecerile de pietoni (56,09%)⁶. În schimb, șoferii se plâng în permanență de ambuteiajele urbane, de condițiile proaste ale drumului și de locurile de parcare insuficiente.

Pentru a asigura o mobilitate urbană mai sigură în mediul urban din Moldova, sunt necesare următoarele acțiuni:

- Implementarea principiilor de proiectare sigură a drumurilor și străzilor;
- Creșterea capacităților autorităților publice locale în materie de siguranță rutieră;
- Adoptarea politicilor axate pe creșterea ponderii modale a transportului public și a călătoriilor active.

O atenție specială ar trebui acordată abordărilor privind siguranța rutieră, cum ar fi Vision Zero și Safe System Approach, precum și promovării unei mobilități mai durabile prin stimularea modurilor alternative de deplasare (bicicleta, trotineta, mersul pe jos).

Educația, consolidarea capacităților și tehnologia ar trebui folosite pentru a sprijini aceste intervenții în vederea construirii de drumuri mai sigure.

2.4.3 Siguranța vehiculelor

Flota de vehicule vechi prezintă provocări majore pentru sistemul de siguranță rutieră din Moldova. Vehiculele mai vechi nu au caracteristici moderne de siguranță, sunt mai puțin eficiente din punct de vedere energetic și poluează mai mult.

Aceste autobuze au o fiabilitate redusă, provocând defecțiuni frecvente și pericole în rețeaua rutieră. În orașe, numeroase companii mici de transport privat, utilizează astfel de autobuze

⁴ <https://ombudsman.md/raport-tematic-dreptul-la-viata-sanatate-siguranța-si-securitate-in-traficul-rutier/>

⁵ <https://politia.md/ro/advanced-page-type/rapoarte-si-evaluari>

⁶ https://politia.md/sites/default/files/accidenta_insp_septembrie_2024.pdf

și deservesc cetățenii, deși vehiculele lor prezintă riscuri eminente, de aceste servicii au nevoie cetățenii. Prin abordarea siguranței vehiculelor, putem asigura câștiguri majore în materie de sănătate și siguranță pentru toți participanții la trafic. Pentru aceasta, sunt necesare eforturi de îmbunătățire a actelor normative care reglementează standardele de siguranță a vehiculelor și inspecțiile vehiculelor. Abordarea problemelor în acest domeniu trebuie să aibă flexibilitatea de a răspunde schimbărilor și provocărilor viitoare de mobilitate cu care se confruntă Moldova.

Astfel, se constată necesitatea modificării legislației existente privind siguranța vehiculelor și adoptarea unui cadru normativ național care să acopere și nivelurile secundare pentru a defini clar, prin legi separate, condițiile administrative și tehnice pentru vehicule mai sigure.

De asemenea, este necesară transpunerea pe deplin în legislația națională a prescripțiilor cadrelor de reglementare ale ONU (Acordul ONU din 1958, Acordul ONU din 1997, Acordul european privind transportul internațional rutier de mărfuri periculoase (ADR), Acordul AETR privind munca echipajelor vehiculelor angajate în transportul rutier internațional) și Cadrele de reglementare ale UE (Regulamentele UE 2018/858, 168/2013, 167/2013, 165/2014 și Directivele UE 2014/45, 2014/47).

Adițional, se impune:

- desemnarea autorităților naționale responsabile cu omologarea vehiculelor și supravegherea pieței și identificarea surselor de finanțare pentru operaționalizarea acestora;
- definirea condițiilor administrative și de capacitate pentru serviciile tehnice desemnate responsabile cu efectuarea inspecțiilor și încercărilor referitoare la conformitatea vehiculelor cu reglementările specificate;
- introducerea unui set de sancțiuni pentru nerespectarea reglementărilor specificate pentru vehicule și asigurarea mecanismului de aplicare a acestora.

În plus, este necesară o aplicare corespunzătoare a standardelor pentru vehicule, susținută de educație și tehnologii relevante.

2.4.4 Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță

Există factori umani care sporesc riscul accidentelor. Aceștia includ viteza, conducerea periculoasă, distragerea atenției, vârsta și experiența.

Atunci când se întâmplă un accident, există și factori umani care cresc riscul de deces și vătămare, inclusiv neglijarea centurilor de siguranță, dizabilitățile, vârsta și viteza de conducere.

Pe drumuri există participanți la trafic vulnerabili care sunt relativ neprotejați atunci când are loc o coliziune. Abordarea față de acești factori umani se va baza pe dovezi privind ceea ce funcționează cel mai bine pentru a preveni accidentele și a salva vieți.

În ceea ce privește participanții la trafic, sunt necesare următoarele :

- Actualizarea Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier sau adoptarea unei noi Legi unice referitoare la siguranța traficului rutier, în funcție de amploarea modificărilor;
- Revizuirea sancțiunilor prevăzute în Codul contravențional pentru neutilizarea centurilor de siguranță sau a sistemelor de siguranță pentru copii, precum și introducerea de sancțiuni pentru pietoni, bicicliști, scutere pentru încălcarea regulilor de circulație rutieră;

- Diferențierea nivelului admisibil de alcool în sânge în funcție de experiența șoferului sau de tipul vehiculului; Revizuirea ambiguităților și lacunelor Regulamentului circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009;
- Îmbunătățirea siguranței rutiere la locul de muncă prin introducerea de politici obligatorii de siguranță rutieră pentru toate parcurile auto la nivel național;
- Îmbunătățirea politicilor naționale pentru a se interconecta cu normele, standardele și nevoile persoanelor cu dizabilități sau cu mobilitate redusă;
- Digitalizarea proceselor de documentare a încălcărilor rutiere.

Pentru implementarea cu succes a acestor intervenții recomandate, este nevoie de aplicarea adecvată în combinație cu educația și utilizarea tehnologiei.

O atenție specială poate fi acordată campaniilor de schimbare a comportamentului pentru toți utilizatorii drumurilor, care implică o colaborare durabilă la nivel național între sectorul civic, de stat și privat pentru a crește gradul de conștientizare cu privire la siguranța rutieră, cu monitorizarea și evaluarea impactului.

2.4.5 Intervenții în situații de urgență

Îngrijirea post-accident reprezintă un sistem complex cu componente cheie importante, inclusiv coordonarea și gestionarea asistenței pre-spitalicești și a serviciilor medicale de urgență. Imediat după accident: raportarea incidentului, expedierea ajutorului, îngrijirea victimelor, gestionarea corectă a locului accidentului și investigarea accidentului. Transport în timp util de către profesioniști la o unitate medicală. La unitate: triaj rapid și îngrijirea rănilor, iar ulterior - reabilitare, îngrijirea victimelor și gestionarea dizabilităților.

Sistemul din Republica Moldova necesită îmbunătățiri pe fiecare dintre aceste componente. În ultimul deceniu, au fost făcute eforturi considerabile pentru a îmbunătăți accesul la asistență medicală, asigurări de sănătate și tratament medical de urgență. Cu toate acestea, creșterea motorizării și majorarea numărului traumatismelor în accidente rutiere continuă să pună presiune asupra sistemului de sănătate.

Astfel, sunt necesare următoarele măsuri cheie pentru îmbunătățirea îngrijirii post-accidente în Moldova:

- Implementarea unui mecanism de investiții directe în siguranța rutieră de către companiile de asigurări;
- Implementarea unui mecanism de stimulare pentru angajatori cu privire la angajarea persoanelor care au fost traumatizate grav în urma accidentelor rutiere;
- Crearea centrelor și programelor pentru reabilitarea victimelor traficului rutier;
- Instruirea ofițerilor de poliție în acordarea primului ajutor, precum și formarea de prim ajutor pentru șoferi.

De asemenea, inovațiile tehnologice trebuie utilizate pentru a sprijini îngrijirea după accident prin utilizarea unui număr unic de telefon de urgență (112), modernizarea flotelor de ambulanțe și echipamente pentru echipajele de poliție care includ punți de prim ajutor.

3. OBIECTIVE

Republica Moldova este angajată plenar în procesul de integrare europeană și declară plenipotențiar adoptarea, adaptarea și implementarea principiilor și abordării de Sistem Sigur.

Principiile și abordarea de Sistem Sigur se definește prin acceptarea că oamenii comit greșeli și susține o combinație de măsuri pe mai multe niveluri pentru a preveni decesul persoanelor din cauza greșelilor comise, luând în considerare caracteristicile vulnerabilității

corpului uman, care se rezumă în reducerea numărului deceselor și traumatismelor cauzate de accidentele rutiere.

Abordarea de Sistem Sigur diferă de sistemul existent și se adresează siguranței tuturor utilizatorilor drumului, inclusiv a celor care merg pe jos, cu bicicleta, conduc un vehicul, circulă în tranzit și călătoresc prin alte moduri.

Tabelul nr. 3 Abordarea Sistem Sigur

	Viziunea actuală	Abordarea de Sistem sigur
Ținta abordării	Prevenția accidentelor	Prevenția deceselor și vătămarilor
Cauzele problemei	Comportamentul participanților la trafic	Proiectare pentru limitarea erorii umane
Cauza principală	Controlul vitezei în trafic	Gestionarea vitezei
Cine este responsabil	Participantul la trafic ca individualitate	Factorii instituționali care sunt responsabili de sistem (APC și APL, planificatori, ingineri, etc) – responsabilitate comună
Abordarea intervenției de bază	Reacție bazată pe istoria accidentelor comise	Identificare proactivă și evaluarea riscurilor
Care este scopul	Reducerea numărului de accidente, decese și vătămări în baza comparării rezultatelor precedente	Viziunea Zero în acțiune

Scopul elaborării Programului național de siguranță rutieră 2025-2030 constă în **reducerea cu 50% a numărului deceselor și a persoanelor traumatizate în urma accidentelor rutiere până în 2030** prin îmbunătățirea siguranței traficului rutier în Republica Moldova.

Recomandările ITC (Inland Transport Committee – Comisia Transport Terestru) oferă o imagine cuprinzătoare a sistemelor naționale de siguranță rutieră care interconectează cei cinci piloni ai siguranței rutiere (gestionarea siguranței rutiere, participanți la trafic în condiții de siguranță, vehicule sigure, drumuri sigure și răspuns eficient post-accident) cu domenii de acțiune cheie (legislație, implementare, educație, tehnologie) și sprijin internațional.

Obiectivele generale ale Programului reies din obiectivele Strategiei Naționale de Dezvoltare „Moldova Europeană 2030” și a „Strategiei de mobilitate 2030”, și se bazează pe următorii piloni:

3.1 Consolidarea capacităților de management a siguranței rutiere.

Acest obiectiv urmărește dezvoltarea capacităților instituționale de implementare a politicilor de siguranță rutieră, incluzând planificarea, coordonarea și managementul intervențiilor de siguranță rutieră menite să reducă decesele și accidentele grave din trafic.

Managementul și promovarea siguranței rutiere este, în mod tradițional, o responsabilitate a sectorului public. Autoritățile publice controlează o bună parte din factorii care influențează sistemul în care operează participanții la trafic: pregătirea și informarea participanților la trafic, legislația și reglementările de circulație, controlul și sancțiunile, dezvoltarea infrastructurii rutiere, legislația care se aplică vehiculelor, organizarea serviciilor de urgență și asistență medicală.

În acest scop, este necesară desemnarea unei autorități administrative responsabilă de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere la nivel național și care va asigura coordonarea la nivel național a activităților privind îmbunătățirea siguranței rutiere, desfășurate de autoritățile

administrației publice centrale și locale și de alte instituții și organizații cu atribuții în acest domeniu.

În ceea ce ține de finanțarea sistemului de siguranță rutieră, bunele practici în acest domeniu recomandă crearea mecanismelor de finanțare dedicate siguranței rutiere. Activitatea autorității administrative responsabile, cât și pregătirea și implementarea acțiunilor concrete pe fiecare pilon de siguranță rutieră necesită o finanțare sistemică, structurată după principiul „beneficiarul plătește”, care recunoaște siguranța rutieră ca pe un serviciu public de care beneficiază toți utilizatorii de infrastructură rutieră.

În final, datorită faptului că siguranța rutieră este un domeniu care implică o multitudine de actori de diferit nivel, este importantă stimularea cooperării interdepartamentale și interinstituționale, prin intermediul diferitor instrumente de parteneriat.

Astfel, pentru realizarea acestui obiectiv general sunt formulate următoarele obiective specifice:

Obiectiv specific 1.1: Definirea competențelor autorităților publice responsabile (CNSCR, MAI, MIDR, MS, MEC, Guvern, APL, ASP) pentru siguranța rutieră, până la finalul anului 2028.

Obiectiv specific 1.2: Dezvoltarea a cinci mecanisme de gestionare a siguranței traficului rutier (inspecții de siguranță rutieră, clasificarea rețelei rutiere, auditul de siguranță rutieră, omologarea vehiculelor, evaluarea siguranței rețelei TEN-T) până în anul 2030.

Obiectiv specific 1.3: Creșterea numărului de specialiști formați în domeniul siguranței rutiere de la 0 (zero specialiști) în anul 2024 până la 415 specialiști în anul 2030.

3.2 Creșterea nivelului de siguranță a infrastructurii rutiere.

Transportul rutier reprezintă o componentă fundamentală a sistemului național de transport, datorită ponderii și importanței pentru sistemul de mobilitate, cât și pentru economia Republicii Moldova. Cele două elemente constitutive ale acestui mod de transport, respectiv infrastructura și vehiculele, trebuie abordate integrat. Prin urmare, inclusiv dezvoltarea infrastructurii trebuie să se realizeze în mod subordonat rigorilor abordării sistemice a relației infrastructură-vehicul.

În acest sens, implementarea sistemelor inteligente de transport pe rețeaua rutieră existentă, cât și pe drumurile aflate în stadiu de proiect, este considerată o direcție esențială pentru, creșterea nivelului de siguranță, eficiența utilizării rețelei rutiere și protecția mediului.

Gradul de siguranță rutieră, în condițiile actuale, ar trebui sporit 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.

Acest scop poate fi atins prin stabilirea cadrului instituțional și a modului de gestionare a siguranței circulației pe infrastructura rutieră. Infrastructura drumului trebuie planificată, proiectată, construită și exploatată în așa fel încât să creeze condiții favorabile pentru mobilitate, inclusiv pentru utilizarea transportului în comun, precum și pentru mersul pe jos și cu bicicleta. În același timp, trebuie eliminat sau minimizat riscurile nu numai pentru șoferi, ci și pentru toți participanții în trafic, mai ales pentru cei vulnerabili (copii, bătrâni, persoane cu mobilitate redusă, persoane cu nevoi speciale etc).

Acest obiectiv urmărește sporirea capacităților și eforturilor pentru adaptarea infrastructurii rutiere la condițiile urbane conform principiilor „Viziunea Zero”: intervenții pentru calmarea traficului, reducerea vitezei, securizarea trecerilor de pietoni, protejarea participanților vulnerabili la trafic.

În zonele urbane siguranța rutieră poate fi îmbunătățită prin implementarea principiilor de proiectare sigură a drumurilor și străzilor, sporirea capacităților autorităților publice locale în domeniul siguranței rutiere, promovarea politicilor axate pe creșterea ponderii modale a transportului public și transportului alternativ.

În vederea reducerii riscului expunerii pericolului participanților la trafic vulnerabili, cea mai importantă măsură o reprezintă îmbunătățirea infrastructurii rutiere existente, prin construcția de piste speciale separate pentru bicicliști, realizându-se, astfel, o separare a bicicliștilor de ceilalți participanți la trafic (autovehicule și pietoni).

Aceasta ar însemna să ne asigurăm că există facilități corespunzătoare pentru pietoni, bicicliști și motocicliști. Măsuri precum potecile, piste pentru biciclete, punctele de trecere sigure și alte măsuri de calmare a traficului pot fi esențiale pentru reducerea riscului de rănire în rândul acestor utilizatori ai drumului.

Implementarea de măsuri fizice cu scopul de a forța în mod obișnuit participanții la trafic pentru a reduce viteza, rezumându-se la impunerea, dar și “convingerea” șoferilor să adopte viteze de circulație corespunzătoare condițiilor de drum, dar și crearea unui mediu sigur de deplasare pentru conducătorii auto.

Prin urmare, în vederea realizării acestui obiectiv general, sunt formulate următoarele obiective specifice:

Obiectiv specific 2.1: Reducerea cu 20% a persoanelor decedate în anul 2030 de la 124 persoane decedate înregistrate anul 2024 pe rețeaua de drumuri naționale, prin implementarea și monitorizarea eficientă a trei mecanisme de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere: inspecții de siguranță rutieră, audit de siguranță rutieră și clasificarea siguranței rețelei rutiere.

Obiectiv specific 2.2: Sporirea nivelului de siguranță rutieră (sistematizarea circulației rutiere și îmbunătățirea condițiilor de circulație) prin reabilitarea a 500 de km de infrastructură rutieră cu risc sporit de producere a accidentelor (puncte negre, curbe periculoase, locuri cu vizibilitate redusă etc.) către anul 2030.

Obiectiv specific 2.3: Sporirea nivelului de siguranță rutieră prin reconstrucția/reorganizarea de la 0 (zero) obiective de infrastructură în anul 2024 la 24 de obiective de infrastructură noi (intersecții, curbe periculoase, treceri de pietoni etc.) până în anul 2030.

3.3 Creșterea nivelului de siguranță a vehiculelor.

Asigurarea prezenței unor vehicule mai sigure în trafic reprezintă un alt element central al abordării siguranței rutiere.

Caracteristicile tehnice avansate ale vehiculelor și automatizarea se numără printre provocările care sunt abordate în Programul Național de Siguranță Rutieră pentru anii 2025-2030.

Totodată, este necesară stimularea etichetării nivelului de siguranță a autovehiculelor pentru informarea corectă a potențialilor cumpărători (utilizatori) a gradului de siguranță ce îl poate oferi un astfel de autovehicul integrat cu sisteme de siguranță pasivă și activă, precum și post-accident.

Prin urmare, pentru realizarea obiectivului general, sunt formulate următoarele obiective specifice:

Obiectiv specific 3.1: Sporirea nivelului de siguranță prin modernizarea/perfecționarea procedurilor de inspecție tehnică periodică a vehiculelor aflate în circulație de la 0 (zero) % în anul 2024 până la 100% de autovehicule către anul 2027.

Obiectiv specific 3.2: Reducerea cu 20% a accidentelor rutiere din culpa conducătorilor de vehicule de transport pasageri și mărfuri, de la 150 de cazuri în anul 2024 până la 120 de cazuri până în anul 2028.

3.4 Educarea participanților la trafic și consolidarea capacităților de aplicare a legii.

Al patrulea pilon al siguranței rutiere este focusat pe utilizatorii infrastructurii rutiere și vehiculelor, indiferent de faptul dacă sunt conducători auto sau nu.

În ceea ce privește factorul uman, acțiunile programului vor viza educația rutieră desfășurată la nivelul instituțiilor de învățământ și revizuirea condițiilor de acces la profesie și/sau ocupații (ex. curieri). Programul, de asemenea, include perspectiva reglementării cursurilor de conducere responsabilă a unor categorii de conducători și utilizatori de transport alternativ, precum bicicletele și trotinetele electrice. De asemenea, educația pentru siguranță rutieră se prevede a fi integrată în sistemul formal de educație, prin completarea ofertei curriculare, precum și activități extra curriculare.

În ceea ce privește capacitatea de aplicare a legii, programul presupune extinderea utilizării sistemelor IT automatizate, care permit creșterea capacităților de detecție, procesare și sancționare a abaterilor.

În același timp, este prevăzută și implementarea sistemelor automatizate de management al traficului, care permit o coordonare mai eficientă a structurilor și sistemelor de gestionare a traficului. Sistemele automate de management al traficului îndeplinesc mai multe funcții, printre care: monitorizarea video a traficului cu scopul de a permite intervențiile rapide ale echipajelor de urgență sau cele necesare dezăpezirii, analiza calitativă și cantitativă a traficului rutier.

De asemenea, prevăzute în acest obiectiv susțin implementarea Conceptului național de educație rutieră, aprobat prin Ordinul Ministerului Educației și Cercetării nr. 900/2024. Prin pregătirea cadrelor didactice în domeniul siguranței rutiere, aceste acțiuni vor contribui la îmbunătățirea calității orelor de educație rutieră, atât în cadrul orelor de clasă, cât și în activitățile extra-curriculare. Astfel, se va spori siguranța participanților vulnerabili la trafic.

Astfel, realizarea obiectivului general abordat, este prevăzută prin următoarele obiective specifice:

Obiectiv specific 4.1: Reducerea cu 20% a comportamentelor riscante în trafic (conducere agresivă) a 200.000 de conducători începători de autovehicule și utilizatori de mijloace de transport alternative, de la 653 de contravenții documentate în anul 2024 până la 522 de contravenții documentate în anul 2030.

Obiectiv specific 4.2: Creșterea numărului de profesori instruiți în domeniul siguranței rutiere de la 0 (zero) în anul 2024 la 500 de profesori în anul 2029.

Obiectiv specific 4.3: Reducerea cu 20% a încălcărilor RCR până în anul 2028 de la 631 338 încălcări din domeniul circulației rutiere constatate în anul 2024, prin sporirea și consolidarea capacităților de aplicare a legii în domeniul circulației rutiere până în anul 2028.

Obiectiv specific 4.4: Reducerea cu 30% a accidentelor rutiere cu implicarea pietonilor și a utilizatorilor de transport alternativ de la 1051 accidente rutiere înregistrate în anul 2024 până la 735 de accidente rutiere înregistrate în anul 2030.

3.5 Creșterea capacităților de intervenție în situații de urgență și îngrijire post-accident.

Acest pilon al siguranței rutiere este focusat pe minimalizarea efectelor unui accident rutier, în cazul în care acesta s-a întâmplat.

Așa cum timpul este principalul factor, în cazul operațiunilor de salvare, reducerea timpului de intervenție în cazul accidentelor rutiere este prioritară. Este vorba despre acel timp în care se anunță serviciile de urgență, se pornește operațiunea de salvare și timpul scurs de la locul accidentului până la spital.

De asemenea, este importantă consolidarea capacităților statului de a asigura o reabilitare post-accident cât mai eficientă și o reîncadrare cât mai amplă în viața socială și economică a victimelor accidentelor rutiere.

Prin urmare, acest obiectiv general poate fi realizat prin implementarea următoarelor obiective specifice:

Obiectiv specific 5.1: Reducerea cu 15% a timpului de răspuns la accidente rutiere de la 23 minute în anul 2024 până la 19,5 minute în anul 2030.

Obiectiv specific 5.2: Îmbunătățirea calității datelor colectate urmare a accidentelor rutiere de la 104 variabile colectate în anul 2024 până la 114 variabile colectate în anul 2030.

4. INDICATORI DE MONITORIZARE

Implementarea Programului Național de Siguranță Rutieră 2025-2030 va contribui la **reducerea cu 50% a numărului deceselor și a persoanelor traumatizate în urma accidentelor rutiere** prin îmbunătățirea siguranței rutiere în Republica Moldova.

Tabelul nr. 4 Indicatorii de impact

Nr. General	Obiectiv	Indicator de impact	Valoarea de referință (2025)	Valoarea țintă (2030)	Furnizor de date
I.	Consolidarea capacităților de management a siguranței rutiere	Rata accidentelor rutiere.	Rata accidentelor rutiere la 100 mii loc. în Republica Moldova 83,7	Rata accidentelor rutiere la 100 mii loc. în Republica Moldova 70	MAI, MS, MIDR.
II.	Creșterea nivelului de siguranță a infrastructurii rutiere	Rata de mortalitate pe drumurile securizate (decese/100.000 locuitori).	Rata mortalității în Republica Moldova 7,88	Rata mortalității la 100 mii loc. în Republica Moldova 5,1	MAI, MS, MIDR.
III.	Creșterea nivelului de siguranță a vehiculelor	Numărul traumatismelor în accidente rutiere.	Anual circa: 2009 accidente; 209 decese; 2369 persoane traumatizate.	Anual circa: 1500 accidente; 100 decese; 1000 persoane traumatizate.	MAI, MS, MIDR.
IV.	Educarea participanților la trafic și consolidarea capacităților de aplicare a legii	Numărul de accidente rutiere generate de încălcarea Regulamentului Circulației Rutiere.	Accidente cauzate de încălcarea RCR: 80%	Accidente cauzate de încălcarea RCR: 40%	MAI, MS, MIDR.
V.	Creșterea capacităților de intervenție în situații de urgență și îngrijire post-accident	Numărul de variabile colectate privind intervenția în cazurile accidentelor rutiere	104 Variabile repartizate în 3 formulare	114 Variabile repartizate în 4 formulare.	MAI, MS, MIDR.

Astfel, în urma implementării Programului se vor obține următoarele rezultate:

Domeniul de siguranță rutieră va fi coordonat vertical și orizontal și va fi operațional a nivel național și local, conducând la coordonarea și implementarea mai eficientă a acțiunilor de siguranță rutieră.

Programul Național de Siguranță Rutieră pentru anii 2025-2030 va contribui la ghidarea eforturilor și va servi drept fundament pentru evaluarea progresului pe domeniul siguranței rutiere.

Va fi creat un mecanism durabil și operațional pentru finanțarea activităților de siguranță rutieră și vor exista indicatori de performanță clari, care vor fi colectați și utilizați pentru monitorizarea și evaluarea activităților întreprinse și proiectelor implementate.

Se va îmbunătăți transferul și schimbul de cunoștințe la nivel național/ regional/ local îmbunătățit, fapt care va ajuta la consolidarea capacităților instituționale în domeniul siguranței rutiere.

Va avea loc îmbunătățirea cadrului juridic privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere în Moldova, actualizarea cadrului normativ și a standardelor pentru proiectarea și protecția drumurilor și actualizarea legislației naționale pentru introducerea certificării (licențierii) obligatorii a entităților juridice/ fizice implicate în formarea/certificarea auditorilor și inspectorilor.

Programul va asigura sporirea capacității profesionale și a cunoștințelor experților locali și a personalului tehnic al entităților/ districtelor administrative responsabile pentru construcția drumurilor, proiectare și aplicarea siguranței rutiere.

Vor spori, de asemenea, capacitățile autorităților publice centrale și locale de management a siguranței rutiere și de dezvoltare a infrastructurii rutiere adaptate la necesitățile grupurilor vulnerabile și va crește numărul de drumuri și străzi proiectate și construite conform principiilor de proiectare sigură "Vision Zero".

Implementarea Programului va permite adoptarea legislației naționale clare și distincte pentru omologarea vehiculelor, inspecția tehnică periodică a vehiculelor și omologarea echipamentelor și pieselor și va contribui la operaționalizarea autorităților responsabile de omologarea vehiculelor și supravegherea pieței.

La fel, va fi asigurată sporirea capacităților autorităților în ceea ce privește personalul și capacitatea de a evalua vehiculele și implementarea indicatorilor de performanță la nivel operațional, fapt care va contribui la creșterea ponderii utilizării vehiculelor sigure și omologate și reducerea numărului de cazuri de utilizare a vehiculelor neomologate.

Programul va contribui la îmbunătățirea mecanismului de sancționare pentru neutilizarea centurilor de siguranță sau a sistemelor de siguranță/reținere pentru copii, precum și pentru toți participanții la trafic care încalcă regulile de circulație rutieră și va contribui la reducerea ponderii infracțiunilor legate de conducerea sub influența alcoolului și a altor substanțe.

Adițional, va fi asigurată introducerea politicilor privind siguranța rutieră ocupațională și a politicilor de siguranță rutieră cu programe îmbunătățite de control, aplicare și stimulente pentru toate flotele auto la nivel național.

Programul va asigura condiții mai bune și infrastructură mai accesibilă și mai sigură pentru categoriile vulnerabile de participanți la trafic și va contribui la consolidarea capacităților autorităților de monitorizare a traficului, constatare și sancționare a încălcărilor Regulamentului circulației rutiere modernizate.

Va fi asigurată creșterea numărului de intervenții de calmare a traficului în zonele urbane și rurale și a numărului de zone cu regim de 30 km/h și va fi stimulată creșterea numărului de utilizatori ai infrastructurii rutiere instruiți despre gestionarea siguranței rutiere, comportament și utilizare sigură a drumurilor.

De asemenea, va fi asigurată creșterea numărului de semafoarelor inteligente, a senzorilor de viteză, a sistemelor de cântărire în mișcare, precum și a sistemelor de sunet și navigare pentru persoanele cu dizabilități și mobilitate redusă, a sistemelor de închiriere biciclete instalate și utilizate în localitățile din țară, dar și creșterea numărului de echipamente, servicii și aplicații STI implementate și utilizate pentru siguranța rutieră pe drumuri regionale, inter-urbane și urbane.

Implementarea Programului va asigura și dezvoltarea unui mecanism de investiții directe în siguranța rutieră de către companiile de asigurări care ar permite majorarea bugetului alocat pentru îmbunătățirea siguranței rutiere (infrastructură, echipamente, reabilitare) și va contribui la creșterea capacității echipelor de ambulanță de a acorda primul ajutor și reducerea timpului de intervenție, dar și a capacității ofițerilor de poliție și a conducătorilor auto de a acorda primul ajutor în vederea reducerii timpului de acordare a primului ajutor la locul accidentului.

5. COSTURI

Implementarea Programului se va realiza printr-un efort conjugat al autorităților administrației publice centrale și locale, cât și al organizațiilor din domeniul gestionării infrastructurii rutiere și promovării siguranței rutiere, precum și altor entități implicate.

Finanțarea acțiunilor prevăzute în Programul se va efectua din contul și în limitele mijloacelor aprobate anual în bugetul public național, din veniturile colectate de către instituții, din resursele proiectelor finanțate din surse externe, inclusiv din partea partenerilor de dezvoltare cum ar fi agențiile ONU.

Costul estimativ total pentru implementarea Programului constituie 719 466.17 mii lei, dintre care 129 649.62 mii lei sunt prevăzute din bugetul de stat, restul sumei de 589 816.55 mii lei sunt neacoperite și urmează a fi atrase din surse externe, inclusiv de la partenerii externi de dezvoltare (Agențiile ONU.).

Costurile acțiunilor de consolidare instituțională și de îmbunătățire a infrastructurii siguranței rutiere cu acoperire din bugetul public național se vor ajusta anual, în funcție de mijloacele financiare disponibile prevăzute în cadrul bugetar pe termen mediu pentru perioadele respective.

Programul Național de Siguranță Rutieră pentru anii 2025-2030, permite planificarea cheltuielilor într-o manieră integrată și focalizată pentru îndeplinirea obiectivelor pe termen mediu, precum și va permite atragerea resurselor financiare în sector și implementarea sustenabilă a programelor sectoriale, care vor contribui la realizarea obiectivelor Programului.

De menționat, că prioritățile de politici aferente siguranței rutieră sunt prevăzute în Cadrul Bugetar pe Termen Mediu pentru anii 2025-2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.561/2024, și Legea bugetului de stat pentru anul 2025 nr.310/2024, la subprogramele: 6402 "Dezvoltarea transporturilor", 6404 "Dezvoltarea transportului rutier", 6408 „Investigații tehnice privind siguranța în transport”, 3501 „Politici și management în domeniul afacerilor interne”, 3502 „Ordine și siguranță publică”, 8001 „Politici și management în domeniul ocrotirii sănătății”, 8004 „Sănătate publică”, 8013 „Asistență medicală de reabilitare și recuperare”, 8019 „Dezvoltarea și modernizarea instituțiilor în domeniul ocrotirii sănătății”.

Având în vedere că actualul cadru bugetar pe termen mediu se aplică doar în perioada 2025-2027, este absolut necesară asigurarea continuității implementării sustenabile prin acoperirea financiară în exercițiul bugetar următor.

Dat fiind gradul complex și specific al obiectivelor și măsurilor cuprinse în Program, implementarea acestuia într-un mod eficient necesită o abordare bazată pe sinergia și complementaritatea resurselor financiare, atât cele publice, cât și cele atrase din surse externe.

Astfel, urmează a fi identificate surse suplimentare de finanțare, inclusiv prin colaborarea cu partenerii de dezvoltare, pentru a acoperi costurile anumitor acțiuni care nu pot fi susținute în totalitate din contul surselor bugetare. Printre principalii parteneri identificați pot fi enumerați:

- Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (EBRD);
- Agențiile ONU;

- Banca Mondială (WB);
- Alianța Estică pentru un Transport Sigur și Durabil (EAST).

În acest sens, în scopul identificării resurselor financiare și surselor de finanțare de autoritățile și instituțiile publice vizate în Program urmează să întreprindă o serie de măsuri cum ar fi:

- Cercetarea priorităților de finanțare ale partenerilor de dezvoltare și adaptarea propunerilor de proiect pentru a se potrivi cu aceste priorități ale acestora;
- Elaborarea de propuneri de proiecte, care să demonstreze impactul potențial al programului, ca angajament de realizare a proiectului servind Programul;
- Organizarea de întâlniri și consultări cu reprezentanții partenerilor de dezvoltare pentru a prezenta Programul și a identifica posibilitățile de finanțare;
- Prezentarea programului la conferințe și evenimente internaționale dedicate siguranței rutiere sau tematici conexe pentru a familiariza partenerii de dezvoltare cu angajamentele asumate de R. Moldova;
- Inițierea de contacte cu ambasadele și organizațiile internaționale pentru a obține informații despre fondurile disponibile pentru siguranța rutieră;
- Inițierea unor parteneriate/discuții pe segmentul de siguranță rutieră cu organizații internaționale, cum ar fi Organizația Națiunilor Unite, Organizația Mondială a Sănătății sau Comisia Europeană, pentru a beneficia de expertiză și fonduri dedicate programelor de siguranță rutieră;
- Prioritizarea și planificarea în cadru bugetar pe termen mediu a acțiunilor corespunzătoare vizate în Planul de acțiuni al Programului.

Având în vedere cele expuse, costurile pentru implementarea Programului sunt evaluate prealabil conform Tabelului nr. 5.

Tabelul nr. 5 Resursele financiare estimate.

Obiective specifice	Codul subprogramului bugetar	Costuri totale	Costuri pe ani					
			2025	2026	2027	2028	2029	2030
OS 1.1: Definirea competențelor autorităților publice responsabile (CNSCR, MAI, MIDR, MS, MEC, Guvern, APL, ASP) pentru siguranța rutieră, până la finalul anului 2028.	6101	482.65	274.75	0.00	0.00	207.90	0.00	0.00
<i>Costuri acoperite din bugetul de stat</i>		482.65	274.75	0.00	0.00	207.90	0.00	0.00
<i>Costuri acoperite din asistență externă</i>								
<i>Costuri neacoperite</i>								
OS 1.2: Dezvoltarea a cinci mecanisme de gestionare a siguranței traficului rutier (inspecții de siguranță rutieră, clasificarea rețelei rutiere, auditul de siguranță rutieră, omologarea vehiculelor, evaluarea siguranței rețelei TEN-T) până în anul 2030	6101, 3501, 3502	4514.83	251.00	2107.90	2089.08	0.00	0.00	66.85
<i>Costuri acoperite din bugetul de stat</i>		4514.83	251.00	2107.90	2089.08	0.00	0.00	66.85
<i>Costuri acoperite din asistență externă</i>								
<i>Costuri neacoperite</i>								

OS 1.3: Creșterea numărului de specialiști formați în domeniul siguranței rutiere de la 0 (zero specialiști) în anul 2024 până la 415 specialiști în anul 2030.	6101, 8801, 8815	669.14	234.14	135.00	100.00	100.00	50.00	50.00
<i>Costuri acoperite din bugetul de stat</i>		194.14	194.14	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<i>Costuri acoperite din asistență externă</i>								
<i>Costuri neacoperite</i>		475	40.00	135.00	100.00	100.00	50.00	50.00
OS 2.1: Reducerea cu 20% a persoanelor decedate în anul 2030 de la 124 persoane decedate înregistrate anul 2024 pe rețeaua de drumuri naționale, prin implementarea și monitorizarea eficientă a trei mecanisme de gestionare a siguranței.	6402, 6101	10534.28	1500.00	1834.28	2100.00	2100.00	1500.00	1500.00
<i>Costuri acoperite din bugetul de stat</i>		10534.28	1500.00	1834.28	2100.00	2100.00	1500.00	1500.00
<i>Costuri acoperite din asistență externă</i>								
<i>Costuri neacoperite</i>								
OS 2.2: Sporirea nivelului de siguranță rutieră (sistematizarea circulației rutiere și îmbunătățirea condițiilor de circulație) prin reabilitarea a 500 de km de infrastructură rutieră cu risc sporit de producere a accidentelor (puncte negre, curbe periculoase, locuri cu vizibilitate redusă etc.) către anul 2030.	6402	186599.94	39033.32	51033.32	51033.32	15166.66	15166.66	15166.66
<i>Costuri acoperite din bugetul de stat</i>		86599.94	19033.32	23033.32	23033.32	7166.66	7166.66	7166.66

Costuri acoperite din asistență externă								
Costuri neacoperite		100000.00	20000.00	28000.00	28000.00	8000.00	8000.00	8000.00
OS 2.3: Sporirea nivelului de siguranță rutieră prin reconstrucția/reorganizarea de la 0 (zero) obiective de infrastructură în anul 2024 la 24 de obiective de infrastructură noi (intersecții, curbe periculoase, treceri de pietoni etc.) până în anul 2030.	6402	325999.60	6666.60	11866.60	76866.60	76866.60	76866.60	76866.60
Costuri acoperite din bugetul de stat		19999.80	3333.30	3333.30	3333.30	3333.30	3333.30	3333.30
Costuri acoperite din asistență externă								
Costuri neacoperite		305999.80	3333.30	8533.30	73533.30	73533.30	73533.30	73533.30
OS 3.1: Sporirea nivelului de siguranță prin modernizarea/perfecționarea procedurilor de inspecție tehnică periodică a vehiculelor aflate în circulație de la 0 (zero) % în anul 2024 până la 100% de autovehicule către anul 2027.	6404	373.22	0.00	117.29	255.93	0.00	0.00	0.00
Costuri acoperite din bugetul de stat		373.22	0.00	117.29	255.93	0.00	0.00	0.00
Costuri acoperite din asistență externă								
Costuri neacoperite								
OS 3.2: Reducerea cu 20% a accidentelor rutiere din culpa conducătorilor de vehicule de transport pasageri și mărfuri, de la 150 de cazuri în anul 2024 până la 120 de cazuri până în anul 2028.	6404	463.92	0.00	0.00	66.85	397.07	0.00	0.00

Costuri acoperite din bugetul de stat		463.92	0.00	0.00	66.85	397.07	0.00	0.00
Costuri acoperite din asistență externă								
Costuri neacoperite								
OS 4.1: Reducerea cu 20% a comportamentelor riscante în trafic (conducere agresivă) a 200.000 de conducători începători de autovehicule și utilizatori de mijloace de transport alternative, de la 653 de contravenții documentate în anul 2024 până la 522 de contravenții documentate în anul 2030.	3501, 3502, 8801, 8815, 6404	603.15	0.00	236.89	188.74	36.89	36.89	103.74
Costuri acoperite din bugetul de stat		603.15	0.00	236.89	188.74	36.89	36.89	103.74
Costuri acoperite din asistență externă								
Costuri neacoperite								
OS 4.2: Creșterea numărului de profesori instruiți în domeniul siguranței rutiere de la 0 (zero) în anul 2024 la 500 de profesori în anul 2029.	8801, 8815	535.99	0.00	174.29	123.85	57.00	123.85	57.00
Costuri acoperite din bugetul de stat		469.14	0.00	174.29	123.85	57.00	57.00	57.00
Costuri acoperite din asistență externă								
Costuri neacoperite		66.85	0.00	0.00	0.00	0.00	66.85	0.00

OS 4.3: Reducerea cu 20% a încălcărilor RCR până în anul 2028 de la 631 338 încălcări din domeniul circulației rutiere constatate în anul 2024, prin sporirea și consolidarea capacităților de aplicare a legii în domeniul circulației rutiere până în anul 2028.	3501, 3502, 3506,	1489.42	117.29	674.84	407.29	290.00	0.00	0.00
<i>Costuri acoperite din bugetul de stat</i>		1089.42	117.29	541.51	273.96	156.67	0.00	0.00
<i>Costuri acoperite din asistență externă</i>								
<i>Costuri neacoperite</i>		400.00	0.00	133.33	133.33	133.33	0.00	0.00
OS 4.4: Reducerea cu 30% a accidentelor rutiere cu implicarea pietonilor și a utilizatorilor de transport alternativ de la 1051 accidente rutiere înregistrate în anul 2024 până la 735 de accidente rutiere înregistrate în anul 2030.	3501, 3502, 6404, 6402	3184.44	30.74	630.74	630.74	630.74	630.74	630.74
<i>Costuri acoperite din bugetul de stat</i>		884.44	30.74	170.74	170.74	170.74	170.74	170.74
<i>Costuri acoperite din asistență externă</i>								
<i>Costuri neacoperite</i>		2300.00	0.00	460.00	460.00	460.00	460.00	460.00
OS 5.1: Reducerea cu 15% a timpului de răspuns la accidente rutiere de la 23 minute în anul 2024 până la 19,5 minute în anul 2030.	3501, 3502, 6101, 8013, 8019, 8001, 8004,	183390.69	0.00	36941.99	36689.85	36630.85	36564.00	36564.00
<i>Costuri acoperite din bugetul de stat</i>		3390.69	0.00	941.99	689.85	630.85	564.00	564.00
<i>Costuri acoperite din asistență externă</i>								
<i>Costuri neacoperite</i>		180000.00	0.00	36000.00	36000.00	36000.00	36000.00	36000.00

OS 5.2: Îmbunătățirea calității datelor colectate urmare a accidentelor rutiere de la 104 variabile colectate în anul 2024 până la 114 variabile colectate în anul 2030.	8013, 3501, 3502	624.90	0.00	250.00	100.00	58.30	108.30	108.30
<i>Costuri acoperite din bugetul de stat</i>		50.00	0.00	50.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<i>Costuri acoperite din asistență externă</i>								
<i>Costuri neacoperite</i>		574.90	0.00	200.00	100.00	58.30	108.30	108.30
Total acoperit din bugetul de stat		129649.62	24734.54	32541.51	32325.62	14257.08	12828.59	12962.29
Total neacoperit		589816.55	23373.30	73461.63	138326.63	118284.93	118218.45	118151.60
COSTURI TOTALE		719466.17	48107.84	106003.14	170652.25	132542.01	131047.04	131113.89

6. RISCURI DE IMPLEMENTARE

Implementarea Programului este supusă unor riscuri identificate, impactul cărora poate fi redus prin măsuri de diminuare descrise în tabelul nr. 5.

Tabelul nr. 6 Analiza riscurilor

Risc identificat	Probabilitatea materializării (joasă/medie/înaltă)	Impact (redus/ mediu/ major)	Măsuri de diminuare a riscului	Responsabil	Termen
Nivel insuficient de resurse financiare pentru implementarea măsurilor prevăzute în Program.	Înaltă (81,99% din costuri neacoperite)	Major (poate bloca peste 50% din acțiuni)	Corelarea priorităților Programului cu cadrul de planificare bugetară. Implicarea partenerilor de dezvoltare identificați în program în susținerea acțiunilor neacoperite financiar la etapa inițială a implementării programului. Monitorizarea strictă a cheltuielilor pentru a asigura utilizarea eficientă și transparentă a resurselor disponibile.	MF, MIDR, MAI	2025-2030 Continuu
Grad redus de conlucrare dintre entitățile publice implicate în implementarea Programului	Medie	Mediu (Poate duce la nerealizarea a 35% din acțiuni)	Creșterea gradului de conlucrare prin comunicarea permanentă și organizarea de ședințe comune. Implicarea tuturor instituțiilor relevante în procesul decizional și repartizarea responsabilităților.	MIDR, MAI, CS, MF, MEC, MS	2025-2030 Continuu

Întârzieri legislative	Medie	Mediu (poate duce la nerealizarea a 60% din acțiuni)	Adaptarea permanentă a programului la procesul legislativ și menținerea unei comunicări permanente cu factorii de decizie în vederea adoptării cadrului legislativ necesar.	MIDR, CS, MF, MAI, MEC, MS	2025-2030 Continuu
Insuficiența resurselor umane calificate.	Înaltă	Major (poate duce la nerealizarea a 70% din acțiuni)	Atragerea personalului calificat prin salarii competitive. Implicarea mediului de experți și a organizațiilor non-guvernamentale relevante în procesul decizional.	MIDR, MAI, MEC, MS, CS, MF	2025-2028
Instabilitate regională și politică.	Înaltă	Mediu (poate duce la nerealizarea a 40% din acțiuni)	Asigurarea stabilității printr-o politică externă activă și cooperare cu partenerii.	MAE	2025-2030 Continuu
Schimbări politice	Medie	Mic (poate duce la nerealizarea a 20% din acțiuni)	Asigurarea unui cadru legal stabil, crearea unui consens politic, implicarea societății civile.	MIDR, MF, MAI, MEC, MS	2025-2030 Continuu
Rezistența la schimbare	Înaltă	Major (poate duce la nerealizarea a 80% din acțiuni)	Campanii de conștientizare, implicarea comunității și a autorităților, dialog constant cu părțile interesate, argumentarea și exemplificarea beneficiilor Programului.	MIDR, MAI, MEC, MS	2025-2028
Deficiențe în mobilizarea și utilizarea fondurilor externe	Medie	Major (poate duce la nerealizarea a peste 80% din acțiuni)	Identificarea și accesarea oportunităților de finanțare externă, colaborarea cu partenerii de dezvoltare pentru a atrage fonduri externe destinate siguranței rutiere.	MF, MAE, MIDR, MAI, MEC, MS	2025-2030 Continuu

Lipsa de inovare în implementarea măsurilor de siguranță rutieră	Joasă	Mediu (poate duce la nerealizarea a 40% din acțiuni)	Încurajarea cercetării și dezvoltării în domeniul siguranței rutiere și adoptarea celor mai recente soluții tehnologice și inovative pentru prevenirea accidentelor și îmbunătățirea infrastructurii.	MEC, UTM	2025-2030 Continuu
--	-------	---	---	-------------	-----------------------

VII. AUTORITĂȚI ȘI INSTITUȚII RESPONSABILE

Programul Național de Siguranță Rutieră pentru anii 2025-2030, este elaborat sub egida Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în colaborare și prin implicarea activă a următoarelor autorități/instituții responsabile:

- Ministerul Afacerilor Interne;
- Ministerul Educației și Cercetării;
- Ministerul Sănătății;
- Agenția Servicii Publice;
- Agenția Națională Transport Auto;
- Î.S. „Administrația de Stat a Drumurilor” (în proces de reorganizare).

De asemenea, în dependență de intervențiile necesare în domeniile vizate de Program, au fost atrase în calitate de părți următoarele autorități și instituții publice:

- Cancelaria de Stat;
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;
- Ministerul Mediului;
- Ministerul Apărării;
- Ministerul Afacerilor Externe;
- Ministerul Muncii și Protecției Sociale;
- Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare;
- Centrul de Armonizare a Legislației.

Având în vedere complexitatea Programului, întru asigurarea unui proces participativ de elaborare au fost consultate și implicate instituții și asociații de profil precum:

- Centrul de Cercetare „Observatorul de Siguranță a Infrastructurii Rutiere – OSIR” din cadrul Universității Tehnică a Moldovei;
- Automobil Club Moldova;
- Congresul Autorităților Locale din Moldova;
- Alianța Biciclete Chișinău;
- Asociația Patronală Uniunea Școlilor Auto și a Centrelor de Instruire;
- Centrul Național de Educație Rutieră;
- Alte asociații/cluburi din domeniu auto/moto.

7. PROCEDURI DE MONITORIZARE, EVALUARE ȘI RAPORTARE

Monitorizarea implementării Programului Național de Siguranță Rutieră 2025-2030 are ca scop verificarea permanentă a modului și nivelului de implementare a activităților planificate, a utilizării fondurilor disponibile, precum și a obținerii rezultatelor așteptate.

În acest sens, obiectivele sistemului de Monitorizare și Evaluare sunt următoarele:

- Evaluarea implementării Programului;
- Asigurarea transparenței pentru justificarea modului în care sunt utilizate resursele;
- Monitorizarea performanței țării în materie de inovare, inclusiv în aspect comparativ cu țările din regiune.

Monitorizarea implementării Programului este pusă în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

Activitățile de monitorizare vor include următoarele componente:

1. Monitorizarea procesului de implementare a măsurilor prevăzute în Planul de acțiuni aferent, în baza indicatorilor stabiliți;
2. Efectele implementării (de sistem, economice, sociale etc.);
3. Implicarea instituțiilor responsabile în executarea măsurilor prevăzute;
4. Mijloacele financiare valorificate;
5. Termenii de implementare respectați.

În scopul asigurării transparenței proceselor de implementare a Programului, rapoartele anuale de monitorizare, precum și raportul final de evaluare vor fi publicate pe pagina web oficială a MIDR.

De asemenea, Planul de acțiuni presupune o evaluare intermediară la mijloc de care va fi efectuată de evaluatori externi.

Pentru evaluarea externă urmează a fi atrasă asistență externă de la partenerii de dezvoltare (Agențiile ONU, EBRD, World Bank, GIZ etc.).

În acest fel, va fi posibilă evaluarea nivelului de realizare, dar și identificarea problemelor și lacunelor apărute în implementarea Programului.

Procesul de monitorizare va servi, de asemenea, drept bază pentru potențiala introducere și implementare a măsurilor suplimentare necesare pentru realizarea cu succes a obiectivelor și activităților prevăzute în Program.

Astfel, evaluarea intermediară va fi efectuată de o echipă de experți la sfârșitul anului 2027 pentru a armoniza și ajusta domeniile prioritare în vederea obținerii impactului așteptat, iar evaluarea finală a Programului se va realiza la începutul anului 2031.

8. PLANUL DE ACȚIUNI

Nr.	Acțiuni	Termeni de realizare	Responsabili	Parteneri	Costuri de implementare (mii lei)			Surse de finanțare bugetare	Indicatori de monitorizare
					Bugetul de stat	Surse externe	Surse neacoperite		
Obiectivul General 1: Consolidarea capacităților de management al siguranței rutiere									
1.1	Obiectiv specific 1.1:Definirea competențelor autorităților publice responsabile (CNSCR, MAI, MIDR, MS, MEC, Guvern, APL, ASP) pentru siguranța rutieră, până la finalul anului 2028								
1.1.1	Desemnarea autorității administrative responsabilă de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere	Iunie 2025	MIDR	MF	207.9			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6101	Cadru normativ aprobat; Autoritate administrativă funcțională.
1.1.2	Desemnarea autorității responsabile de executarea activității curente a Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere.	Iunie 2025	MIDR	MAI, MEC	66.85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6101.	Hotărîre de Guvern aprobată; 1 ședință desfășurată trimestrial;
1.1.3	Revizuirea cadrului normativ privind siguranța traficului rutier.	Decembrie 2028.	MIDR	MAI, MF, MS, MEC	207.90			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6101.	Lege aprobată.
1.2	Obiectiv specific 1.2: Dezvoltarea a cinci mecanisme de gestionare a siguranței traficului rutier (inspecții de siguranță rutieră, clasificarea rețelei rutiere, auditul de siguranță rutieră, omologarea vehiculelor, evaluarea siguranței rețelei TEN-T) până în anul 2030								

1.2.1	Elaborarea și aprobarea unui regulament de finanțare al domeniului de siguranță rutieră	Ianuarie 2026	MIDR	MF, MAI, MS	207.9			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6101.	Regulament aprobat de Guvern.
1.2.2	Convertirea Sistemului informațional automatizat Registrul Accidentelor Rutiere în conformitate cu setul comun de date despre accidente rutiere (CADAS).	Decembrie 2027	MAI	MIDR, MS, BNS, ASP, CNAMUP	3,800.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 3501 3502	SIA RAR modificat după cerințele CADAs;
1.2.3	Elaborarea și aprobarea cadrului normativ aferent evaluării siguranței rețelei TEN-T	Octombrie 2030	MIDR	MAI	66.85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6101	Hotărâre de Guvern aprobată.
1.2.4	Elaborarea și aprobarea cadrului normativ aferent mecanismelor de management al siguranței infrastructurii rutiere.	Decembrie 2025	MIDR	MAI	251.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6101	3 Regulamente adoptate prin Hotărâre de Guvern.
1.2.5	Elaborarea și aprobarea cadrului normativ aferent sistemului de omologare a vehiculelor, sistemelor, componentelor și echipamentelor rutiere.	Decembrie 2027	MIDR	MAI, ASP	189.08			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6404	Cadru normativ aprobat către 2026.

1.3	Obiectiv specific 1.3: Creșterea numărului de specialiști formați în domeniul siguranței rutiere de la 0 (zero specialiști) în anul 2024 până la 415 specialiști în anul 2030.								
1.3.1	Organizarea cursurilor de perfecționare pentru 400 de angajați din cadrul autorităților publice, responsabile de siguranța rutieră.	Decembrie 2030	MEC	MIDR, APL, UTM, ACM			400.00	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 8801 8815	Curriculum elaborat; 400 de angajați instruiți.
1.3.2	Elaborarea și adoptarea Regulamentului de certificare (licențiere) a auditorilor de siguranță rutieră.	Decembrie 2025	MIDR	MAI	117.29			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6101	Regulament aprobat.
1.3.3	Elaborarea curriculumului pentru cursul de formare a auditorilor în domeniul siguranței rutiere.	Decembrie 2025	MEC	MIDR, MAI, UTM, MEC	66.85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 8801 8815	Curriculum elaborat.
1.3.4	Dezvoltarea bazei de date a auditorilor de siguranță rutieră certificați.	Decembrie 2025	MIDR	MIDR	10.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6101	Bază de date creată și instituționalizată.
1.3.5	Pregătirea a 15 auditori în domeniul siguranței rutiere.	Martie 2026	MIDR	MEC, UTM			75.00	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6101.	15 auditori certificați.
Obiectivul General 2: Creșterea nivelului de siguranță a infrastructurii rutiere.									
2.1	Obiectiv specific 2.1: Reducerea cu 20% a persoanelor decedate în anul 2030 de la 124 persoane decedate înregistrate anul 2024 pe rețeaua de drumuri naționale, prin implementarea și monitorizarea eficientă a trei mecanisme de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere: inspecții de siguranță rutieră, audit de siguranță rutieră și clasificarea siguranței rețelei rutiere.								

2.1.1	Efectuarea inspecțiilor de siguranță rutieră pe rețeaua drumurilor naționale și locale de interes raional (municipal).	Decembrie 2030	MIDR	MAI, ASD, APL,	6,000.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6402.	95% din lungimea totală a drumurilor care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană și drumurilor publice naționale și locale de interes raional (municipal), incluse în lista aprobată de Guvern
2.1.2	Efectuarea auditului siguranței rutiere.	Decembrie 2030	MIDR	ASD, APL,	3,000.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6402.	95% din drumurile care fac parte din rețeaua drumurilor publice naționale și locale de interes raional (municipal), raportat la lungimea drumurilor supuse proiectării.
2.1.3	Dezvoltarea bazei normativelor tehnice ce reglementează aspectele care influențează siguranța traficului rutier (proiectarea străzilor, semnalizarea rutieră, accesibilitatea persoanelor cu dizabilități, transport alternativ).	Mai 2026	MIDR	ASD, Entitatea responsabilă de gestionarea siguranței rutiere	334.28			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6101.	5 Normative tehnice elaborate și aprobate.

2.1.4	Clasificarea siguranței rutiere pe drumurile publice naționale	August 2028	MIDR	MAI, ASD, Entitatea responsabilă de gestionarea siguranței rutiere	1,200.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6101.	Rețea rutieră clasificată din punct de vedere a siguranței rutiere.
2.2	Obiectiv specific 2.2: Sporirea nivelului de siguranță rutieră (sistematizarea circulației rutiere și îmbunătățirea condițiilor de circulație) prin reabilitarea a 500 de km de infrastructură rutieră cu risc sporit de producere a accidentelor (puncte negre, curbe periculoase, locuri cu vizibilitate redusă etc.) către anul 2030.								
2.2.1	Securizarea a 30 de sectoare de drum național identificate de rapoartele MAI ca având un risc ridicat de accidente.	August 2028	MIDR	ASD	30,000.00		60,000.00	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6402.	30 de proiecte implementate.
2.2.2	Securizarea a 20 de sectoare de drum național identificate urmare a clasificării siguranței rutiere.	Decembrie 2030	MIDR	ASD	20,000.00		40,000.00	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6402.	20 de proiecte implementate.
2.2.3	Reducerea vitezei maxime admisibile în adiacentul instituțiilor de învățământ pe drumurile naționale la 30 km/h.	Decembrie 2027	MIDR	MAI, ASD, MEC, APL	1,600.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6402.	99% a zonelor adiacente instituțiilor de învățământ de pe drumurile naționale securizate.

2.2.4	Securizarea trecerilor pentru pietoni în adiacentul instituțiilor de învățământ pe drumurile naționale	Decembrie 2027	MIDR	MAI, ASD, MEC, APL	16,000.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6402.	99% a trecerilor pentru pietoni în adiacentul instituțiilor de învățământ de pe drumurile naționale securizate.
2.2.5	Securizarea drumurilor naționale în zona de siguranță a căroră sunt obstacole fixe/rigide	Decembrie 2030	MIDR	ASD, APL	2,000.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6402.	50 de sectoare de drum identificate cu potențial pericol și securizate.
2.2.6	Reducerea cu 50% a obiectivelor construite neautorizat sau cu abateri de la normele de siguranță rutieră, în zona drumurilor publice naționale.	Decembrie 2030	MIDR	ASD, APL	2,000.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6402.	500 de obiective construite neautorizat sau cu abateri de la normele de siguranță rutieră, în zona drumurilor publice naționale integrate în cadrul legal
2.2.7	Construcția a 100 km de trotuar adaptat persoanelor cu necesități speciale în zonele din intravilanul localităților unde acesta lipsește.	Decembrie 2030	MIDR	ASD,	15,000.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6402.	100 km de trotuar adaptat/construit.
2.3	Obiectiv specific 2.3: Sporirea nivelului de siguranță rutieră prin reconstrucția/reorganizarea de la 0 (zero) obiective de infrastructură în anul 2024 la 24 de obiective de infrastructură noi (intersecții, curbe periculoase, treceri de pietoni etc.) până în anul 2030.								

2.3.1	Construcția a 2 obiecte de infrastructură de repaus pe drumurile TEN-T și AGR.	Decembrie 2030	MIDR	ASD,			26,000.00	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6402.	2 obiecte proiectate și construite.
2.3.2	Construcția a 2 drumuri de ocolire a localităților cu risc sporit de producere a accidentelor rutiere.	Decembrie 2030	MIDR	ASD,			260,000.00	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6402.	2 drumuri de ocolire construite.
2.3.3	Securizarea a 20 intersecții cu risc sporit de producere a accidentelor rutiere	Decembrie 2030	MIDR	MAI, ACM, ASD, APL, UTM, ADR	20,000.00		20,000.00	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6402.	20 de intersecții securizate.

Obiectivul General 3: Creșterea nivelului de siguranță a vehiculelor.

3.1	Obiectiv specific 3.1: Sporirea nivelului de siguranță prin modernizarea/perfecționarea procedurilor de inspecție tehnică periodică a vehiculelor aflate în circulație de la 0 (zero) % în anul 2024 până la 100% de autovehicule către anul 2027.								
3.1.1	Implementarea sistemului de omologare a vehiculelor, sistemelor, componentelor și echipamentelor rutiere.	Decembrie 2030	MIDR	MAI, ASP	189.08			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6404.	Infrastructură necesară pentru omologare a vehiculelor creată către 2027.
3.1.2	Implementarea standardelor de management al calității testării tehnice a vehiculelor (personal, facilități și cunoștințe) conform legislației europene.	Decembrie 2027	MIDR	MIDR, MEC, ANTA	66.85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6404.	60% a stațiilor de inspecție tehnică care au implementate standarde de calitate.

3.1.3	Consolidarea capacităților autorităților de asigurare a respectării standardelor de siguranță și emisii a vehiculelor prin definirea cerințelor tehnice de inspectare și testare a vehiculelor.	Decembrie 2026	MIDR	ANTA, MAI	117.29			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6404.	Cerințe tehnice și regulamente de aplicare elaborate și adoptate.
3.2	Obiectiv specific 3.2: Reducerea cu 20% a accidentelor rutiere din culpa conducătorilor de vehicule de transport pasageri și mărfuri, de la 150 de cazuri în anul 2024 până la 120 de cazuri până în anul 2028.								
3.2.1	Crearea unui mecanism de stimularea a întreprinderilor de transport să implementeze sistemul de management al siguranței traficului rutier în conformitate cu legislația europeană.	Decembrie 2028	MIDR	ANTA, APL	189.08			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6404.	Cadru normativ aprobat.
3.2.3	Instituirea unei platforme de atestare profesională în cadrul Agenției Naționale Transport Auto	Decembrie 2027	MIDR	ANTA	66.85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6404.	Cadru normativ aprobat; Platformă de atestare funcțională.
Obiectivul General 4: Educarea participanților la trafic și consolidarea capacităților de aplicare a legii.									
4.1	Obiectiv specific 4.1: Reducerea cu 20% a comportamentelor riscante în trafic (conducere agresivă) a 200.000 de conducători începători de autovehicule și utilizatori de mijloace de transport alternative, de la 653 de contravenții documentate în anul 2024 până la 522 de contravenții documentate în anul 2030.								

4.1.1	Organizarea anuală a campaniilor de informare și responsabilizare, la nivel național, pe fiecare factor de risc comportamental (condus agresiv, conducerea sub influența alcoolului, conducerea sub influența drogurilor, încălcarea regimului de viteză).	Decembrie 2030	MAI	APL, MS, MEC, ACM, ACM, mediul academic	184.45			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 3501 3502.	10 campanii de informare organizate.
4.1.2	Introducerea instruirii și testării în regim on-line a utilizatorilor privind regulile de circulație și siguranță rutieră înainte de a putea închiria o trotinetă/bicicletă electrică.	Mai 2027	MEC	MDED, MAI, MIDR, companii de închiriere a trotinetelor/bicicletelor electrice.	285.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 8801 8815	Platformă IT on-line funcțională cu parcurgerea etapelor obligatorii înaintea închirierii trotinetelor și bicicletelor electrice.
4.1.3	Implementarea studierii obligatorii a prevederilor RCR, siguranței rutiere și comportamentul în timpul condusului pentru curierii implicați în servicii de curierat și livrare pe biciclete/trotinete.	Septembrie 2027	MEC	MAI, Furnizori de servicii de livrare și curierat.	66.85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 8801 8815.	Curriculum și program specific aprobat. 90% de curieri angajați instruiți.

4.1.4	Dezvoltarea unui program de instruire specializată a conducătorilor auto și managerilor de flote din cadrul entităților care gestionează mai multe unități de transport: companii de transport public, taxi, ambulanțe, camioane, etc.	Decembrie 2030	MIDR	MEC, ANTA, UTM	66.85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6404.	Un program de instruire specializată a conducătorilor auto și managerilor.
4.2	Obiectiv specific 4.2: Creșterea numărului de profesori instruiți în domeniul siguranței rutiere de la 0 (zero) în anul 2024 la 500 de profesori în anul 2029.								
4.2.1	Organizarea seminarelor (training) pentru instruirea a 500 de profesori și educatori privind predarea regulilor de siguranță rutieră în școli și grădinițe	Noiembrie 2029	MEC	MAI, CNER, ACM	285			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 8801 8815.	Organizarea a cel puțin 10 seminare de training. 500 de profesori și educatori instruiți.
4.2.2	Ajustarea cadrului normativ cu privire la reglementarea profesiei de instructor/instructoare auto, inclusiv prin introducerea testării medicale.	Septembrie 2027	MEC	MS	66.85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 8801 8815	Cadrul normativ aprobat.
4.2.3	Modificarea curriculumului național și integrarea educației rutiere adaptată nivelurilor de învățământ (primar, gimnazial și liceal) pentru creșterea nivelului de	Mai 2026	MEC	ANACEC, CNER, ACM	117.29			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 8801 8815.	Curriculum modificat pe fiecare nivel de educație până la nivel ISCED 4

	conștientizare și respectare a Regulilor de Circulație Rutieră.								
4.2.4	Elaborarea ghidului de educație rutieră cu seturi de planșe didactice adaptate pe nivele pentru predarea siguranței rutiere în școli.	August 2029	MEC	CNER, MAI, MIDR, ACM			66.85	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 8801 8815.	Diseminarea ghidului cu setul de planșe la 100% din școli și grădinițe.
4.3	Obiectiv specific 4.3: Reducerea cu 20% a încălcărilor RCR până în anul 2028 de la 631 338 încălcări din domeniul circulației rutiere constatate în anul 2024, prin sporirea și consolidarea capacităților de aplicare a legii în domeniul circulației rutiere până în anul 2028.								

4.3.1	Elaborarea și aprobarea Hotărârii Guvernului privind facilitarea schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră în vederea transpunerii Directivei (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2015 pentru sporirea capacității MAI de a identifica și sancționa încălcările normelor de circulației rutieră săvârșite cu vehicule înmatriculate în alt stat decât statul în care s-a săvârșit încălcarea	Decembrie 2025	MAI		117.29			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 3501 3502.	Hotărâre de Guvern aprobată.
4.3.2	Dotarea echipajelor de poliție cu tehnologii de digitalizare a proceselor de documentare a abaterilor rutiere (echipament, software, aplicații)	Decembrie 2027	MAI		200.00		400.00	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 3501 3502.	100% de echipe de patrulare implicate în documentarea abaterilor dotate cu echipament.

4.3.3	Dezvoltarea unui mecanism de schimb de informații și verificare a automobilelor cu numere de înmatriculare străine.	Decembrie 2027	MAI	Politia de frontiera	380.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 3506	Mecanism de verificare dezvoltat și implementat; Parteneriat MAI-PF înființat.
4.3.4	Introducerea programelor de conducere responsabilă pentru șoferii care încalcă prevederile legale privitoare la viteză și programelor de consiliere-reeducare post-accident.	Iunie 2027	MJ	MAI, MEC, MS, INP	66.85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate.	Hotărâre de Guvern aprobată.
4.3.5	Dezvoltarea unui mecanism pentru prevenirea recidivelor în domeniul abaterilor rutiere.	Decembrie 2026	MJ, MAI	INP (Inspectoratul Național de Probațiune)	207.99			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate;	Proiect de lege aprobat
4.3.6	Stabilirea pragului de alcoolemie la 0 (zero) % pentru conducătorii auto începători și șoferii profesioniști (implicați în transport marfă/pasageri)	Decembrie 2026	MS	MAI	117.29			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 3501 3502.	Proiect de lege aprobat.
4.4	Obiectiv specific 4.4: Reducerea cu 30% a accidentelor rutiere cu implicarea pietonilor și a utilizatorilor de transport alternativ de la 1051 accidente rutiere înregistrate în anul 2024 până la 735 de accidente rutiere înregistrate în anul 2030.								

4.4.1	Efectuarea campaniilor de sensibilizare referitor la siguranța participanților vulnerabili la trafic (copii, bicicliști, motocicliști, utilizatori de trotinete electrice, persoane cu dizabilități, căruțași) la nivel național cu implicarea sectorului privat și societatea civilă.	Decembrie 2030	MAI	MEC, MAI, APL, MS, ACM	184.45			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 3501 3502.	6 campanii de informare desfășurată anual la nivel național, cu respectarea criteriilor de gen, vârstă și grupuri-țintă.
4.4.2	Marcarea prin pavaj tactil a spațiilor de acces spre ușa de intrare în mijlocul de transport la 100 de stații de așteptare de pe drumurile naționale și locale.	Decembrie 2028	MIDR	ASD, APL	200.00		300.00	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6404.	100 de stații de așteptare dotate cu pavaj tactil.
4.4.3	Adaptarea a 50 de treceri de pietoni și/sau intersecții ale străzilor și drumurilor publice corespunzător cu nevoile persoanelor cu dizabilități vizuale și auditive, inclusiv montarea sistemelor de semnalizare sonoră și vizuală la intersecțiile cu trafic intens.	Decembrie 2029	MIDR	ASD, APL	500.00		2,000.00	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6402.	50 de treceri de pietoni și/sau intersecții adaptate la necesitățile persoanelor cu dizabilități.
Obiectivul General 5: Creșterea capacităților de intervenție în situații de urgență și îngrijire post-accident.									

5.1	Obiectiv specific 5.1: Reducerea cu 15% a timpului de răspuns la accidentele rutiere de la 23 minute în anul 2024 până la 19,5 minute în anul 2030.								
5.1.1	Actualizarea cadrului legal care să asigure managementul unitar al intervenției serviciilor specializate și resurselor folosite de acestea în cazul accidentelor rutiere	Octombrie 2026	MAI	MS, ASD, APL	117.29			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 3501 3502.	Hotărâre de Guvern aprobată.
5.1.2	Ajustarea protocoalelor clinice naționale (PCN) pentru managementul urgențelor medicale și alinierea acestora cu cele mai noi ghiduri/protocoale internaționale.	Decembrie 2027	MS	CNAMUP	66.85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6101.	100% de protocoale ajustate și implementate.
5.1.3	Îmbunătățirea eficienței și a capacității de răspuns a Serviciului 112 prin implementarea serviciului eCall, instruirea operatorilor și modernizarea echipamentului.	Iunie 2027	MAI	Serviciul 112, MS, MF, MIDR.	323.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 3501 3502.	Serviciu eCall modernizat; 100% de operatori instruiți.

5.1.4	Consolidarea capacităților instituțiilor relevante de evidență și gestionare a pacienților de urgență, în urma accidentelor rutiere prin implementarea procesului de screening (alinierea datelor pre-spitalicești și spitalicești – urmărind pacienții în tot procesul de îngrijire).	Decembrie 2027	MS	CNAMUP	66.85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 8013	Cadrul normativ aprobat; Sistem de screening dezvoltat și implementat.
5.1.5	Modernizarea flotei de ambulanțe. Suplinirea treptată a serviciului de AMU cu un număr de 60 de auto ambulanțe de tip C .	Decembrie 2030	MS	CNAMUP			180,000	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 8019.	60 de ambulanțe dotate și modernizate.
5.1.6	Dezvoltarea și implementarea unui curs de instruire îmbunătățit a viitorilor șoferi în acordarea primului ajutor medical în cadrul procesului de instruire a conducătorilor auto.	Decembrie 2028	MEC	ASP, MAI, MS	66.85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 8001 8004.	Curriculum modificat și program de studii implementat.

5.1.7	Instruirea a 300 de șoferi de ambulanță în acordarea primului ajutor medical.	Decembrie 2027	MS	CNAMUP	555.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 8001 8004	300 șoferi de ambulanță instruiți în acordarea primului ajutor medical.
5.1.8	Optimizarea alocării echipajelor de ambulanțe pe baza predicțiilor algoritmice în zilele și perioadele de risc ridicat, cu o acoperire sporită cu 10% în următorii 5 ani.	Decembrie 2030	MS	Serviciul 112, CNAMUP	66.85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 8001 8004.	Aprobarea cadrului normativ. Sistem eficientizat de reacție și intervenție rapidă a echipajelor de ambulanță funcțional.
5.1.9	Eficientizarea Serviciului Național de Consult și Transfer Interspitaliesc (SNCTI din cadrul IMSP CNAMUP) pentru victimele cu traume complexe.	Decembrie 2030	MS	MIDR, MAI, APL	228.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 8001.	Platformă IT implementată; Serviciu eficientizat; Reducerea cu 15% a timpului mediu de răspuns la solicitare.
5.1.10	Organizarea și desfășurarea semestrial de exerciții comune de simulare a accidentelor rutiere pentru echipele de ambulanță, IGP și IGSU pentru a exersa și îmbunătăți colaborarea în teren.	Decembrie 2030	MAI	Centrul de instruire în domeniul medicinei de urgență, a calamităților și situații de urgență, Centrul de instruire al IGSU, MS.	1,900			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 8001 8004	10 exerciții comune realizate.

5.2	Obiectiv specific 5.2: Îmbunătățirea calității datelor colectate urmare a accidentelor rutiere de la 104 variabile colectate în anul 2024 până la 114 variabile colectate în anul 2030.								
5.2.1	Dezvoltarea unui sistem de evidență și a unei baze de date integrate privind costurile de îngrijire post-traume și reabilitarea victimelor accidentelor rutiere.	Decembrie 2028	MS	MAI, CNAMUP			475.00	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 8013.	Sistem IT de colectare de date și evidență a costurilor de îngrijire și recuperare post-accident dezvoltat și implementat.
5.2.2	Digitalizarea procesului de colectare a informației de la locul producerii accidentului rutier.	Februarie 2026	MAI	STI	50.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 3501 3502.	70% de echipe de investigare a accidentelor dotate cu tablete și soft specializat.
5.2.3	Elaborarea unei analize de politici publice privind identificarea unui mecanism de investiții/finanțări directe în siguranța rutieră de către companiile de asigurări.	Decembrie 2026	MIDR	MF, MDED, Entitatea responsabilă de gestionarea siguranței rutiere, BNM, ACM			100.00	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6402.	Raport de analiză elaborat.

NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul de hotărâre de Guvern privind aprobarea Programului Național de
Siguranță Rutieră pentru anii 2025 - 2030

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul de hotărâre este elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale cu suportul Programul Națiunilor Unite pentru Dezvoltare și A.O. „Automobil Club din Moldova” și Grupurile de lucru, instituite prin Ordinul Ministrului infrastructurii și dezvoltării regionale nr. 129 din 20.08.2024.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Programul Național de Siguranță Rutieră 2025-2030 (PNSR-2030) a fost elaborat în temeiul art. 3 lit. d) și art. 5 lit. b) din Legea privind siguranța traficului rutier nr. 131/2007, a pct. 7 subpct. 1 al Regulamentului cu privire la organizarea și funcționarea Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și a pct. 6 din procesul-verbal al ședinței Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere din 12.05.2023. PNSR-2030 este elaborat în vederea alinierii obiectivelor naționale în domeniul siguranței rutiere la obiectivele adoptate în septembrie 2020 în cadrul Adunării Generale a ONU prin rezoluția A/RES/74/299 „Îmbunătățirea siguranței rutiere la nivel mondial”, proclamând deceniul de acțiune pentru siguranța rutieră 2021-2030, cu obiectivul ambițios de a preveni cel puțin 50% din decesele rutiere și răni până în 2030, conform Planului Global pentru Deceniul de Acțiune, care a fost lansat la nivel Global în octombrie 2021. Mai mult ca atât, Strategia Națională de Dezvoltare „Moldova Europeană 2030” prevede Obiectivul specific 2.4. Îmbunătățirea condițiilor de locuit, corelat cu ținta națională de dezvoltare durabilă (ODD 11.2) prin care se urmărește crearea accesului la sisteme de transport sigure, la prețuri echitabile, accesibile și durabile pentru toți și îmbunătățirea siguranței rutiere, în special prin extinderea rețelelor de transport public. De asemenea, SND include direcțiile de politici și intervențiile prioritare 5.18. Politici și management în domeniul transporturilor și infrastructurii drumurilor și 5.19. Dezvoltarea drumurilor și a transporturilor rutiere.
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
Siguranța rutieră în Republica Moldova reprezintă o preocupare majoră atât pentru autorități, cât și pentru societate în ansamblu. În pofida progreselor înregistrate în ultimii ani, prin adoptarea de noi reglementări și implementarea unor programe de prevenire, numărul accidentelor rutiere rămâne încă semnificativ. Creșterea vertiginoasă a numărului de vehicule, îmbinată cu o infrastructură rutieră adesea insuficientă și cu o cultură a conducerii preventive insuficient dezvoltată, au contribuit la menținerea unui nivel ridicat al riscului rutier. Deși au fost implementate măsuri precum modernizarea drumurilor, intensificarea controlului rutier și campanii de conștientizare, provocările persistă. În ultimele două decenii, Republica Moldova a făcut progrese semnificative în domeniul promovării siguranței rutiere, implementând măsuri și politici eficiente. Au fost adoptate o serie de legi, reglementări și norme noi, menite să îmbunătățească siguranța pe drumurile publice și să reducă numărul accidentelor. Astfel, Legea drumurilor nr. 509/1995 stabilește principiile economice, juridice și organizatorice de administrare, proiectare, construcție, întreținere, extindere și utilizare a drumurilor, eficientizarea administrării de stat a activităților în domeniul drumurilor și principiile de clasificare a rețelei de drumuri din punct de vedere funcțional și tehnic. Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier reglementează relațiile juridice și sociale din domeniul traficului rutier, stabilește drepturile, obligațiile, responsabilitățile autorităților de resort și ale participanților la acest trafic, determină principiile de organizare a activității unităților

de instruire a personalului din domeniul transportului rutier, precum și condițiile de admitere la trafic a conducătorilor de vehicule.

Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere a fost adoptată recent, fiind determinat cadrul instituțional și modul de gestionare a siguranței circulației în cadrul infrastructurii rutiere.

Scopul acestei legi constă în asigurarea și creșterea gradului de siguranță a circulației pe drumurile publice, prevenirea pierderii de vieți și a vătămării integrității corporale a persoanelor, diminuarea gravității accidentelor în traficul rutier, precum și prevenirea pagubelor materiale produse în urma accidentelor în traficul rutier, iar Guvernul va desemna autoritatea administrativă responsabilă de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, modul de organizare și funcționare.

Legea nr. 213/2021 cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi are ca scop prevenirea producerii evenimentelor în transport, îmbunătățirea siguranței în domeniile transportului aerian, feroviar și naval, însă nu reglementează investigarea accidentelor de transport rutier.

Prin Hotărârea de Guvern nr. 155/2003 a fost înființate Consiliul Național pentru Siguranța Rutieră (CNRSC) și Biroul Executiv al Consiliului, pentru a coordona și gestiona activitățile de siguranță rutieră. Însă CNSCR este o structură cu capacitate instituțională limitată, care momentul de față de facto nu există, fapt ce constituie o problemă de sistem în gestionarea eficientă a siguranței rutiere pe drumurile publice.

În octombrie 2009, a fost lansată o nouă campanie națională de siguranță rutieră – Make Roads Safe Moldova (Facem drumurile din Moldova mai sigure) – pentru a aborda criza tot mai mare a deceselor și traumelor rutiere. Guvernul, parlamentarii, autoritățile locale, poliția, organizațiile civile și donatorii s-au reunit pentru a-și manifesta suportul noului obiectiv de a înjumătăți numărul deceselor în accidente rutiere pe parcursul unui deceniu.

În 2010, Națiunile Unite au declarat primul „Deceniu de acțiune pentru siguranța rutieră 2011-2020”, iar Republica Moldova a fost printre primii semnatari care s-au angajat să susțină obiectivul de reducere a numărului de decese în accidente rutiere cu 50% până în 2020.

În decembrie 2010, Parlamentul Republicii Moldova a aprobat o Strategie națională pentru siguranța rutieră, care, deși a fost implementată parțial, a contribuit la reducerea numărului de decese în urma accidentelor rutiere. Moldova s-a numărat printre cele 25 de țări care au fost foarte aproape de atingerea țintei Națiunilor Unite. Numărul deceselor rutiere în Moldova a scăzut cu 48% în deceniul 2011-2021.

Angajamentul Moldovei față de siguranța rutieră a fost confirmat de către reprezentantul național la sesiunea de nivel înalt a Națiunilor Unite din iunie 2022, care a adoptat un nou ”Deceniu de acțiune al Națiunilor Unite” privind siguranța rutieră pentru 2021-2030.

Astfel, în perioada 2021-2023 a fost înregistrată o tendință descrescătoare a numărului de accidente rutiere, decedați și traumatizați. Cu toate acestea, în 2024 se observă o ușoară creștere a numărului de accidente și decedați față de anul precedent.

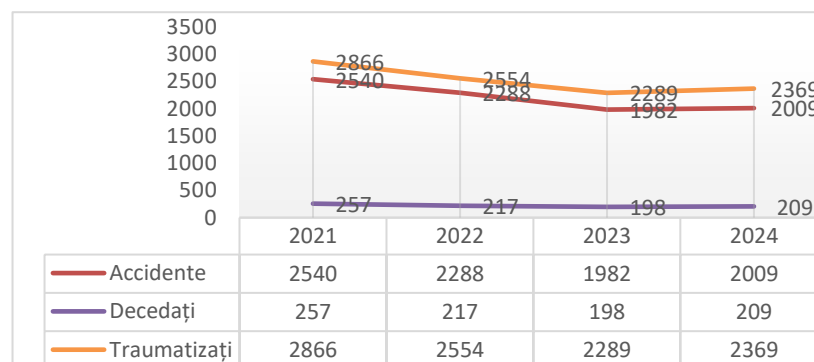


Fig. 1 Trendul accidentelor rutiere înregistrate pe parcursul a douăsprezece luni ale anilor 2021 – 2024. Sursa: Ministerul Afacerilor Interne

De asemenea, din anul 2019 până în anul 2022, numărul de persoane decedate în urma accidentelor rutiere raportat la un milion de locuitori a fost de aproximativ două ori mai mare în Moldova decât în Uniunea Europeană.

La fel și riscul de trafic, indicatorul care ia în considerare numărul de persoane decedate în accidente rutiere la 100.000 de vehicule, arată o reducere de 73,9 % (de la 69 în 2011 la 18 în 2022). Însă comparativ cu ultimele cifre ale Uniunii Europene, riscul de trafic în Moldova în 2020 a fost de aproximativ 3,5 ori mai mare decât media UE.

Rata înaltă a incidenței rutiere în RM și gravitatea impactului acestei probleme asupra siguranței publice sunt reflectate și în raportul avocatului poporului „Dreptul la viață, sănătate, siguranță și securitate în traficul rutier” (2024), care analizează problema siguranței rutiere prin prisma respectării drepturilor omului.

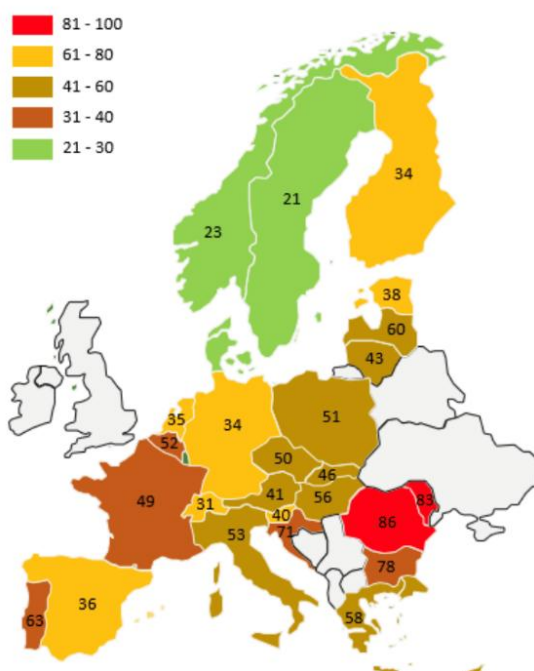


Fig.2 Decese rutiere la un milion de locuitori în 2022 în UE în și Republica Moldova. Sursa: Raportul Ombudsmanului 2024

Concluzionând cele expuse mai sus putem afirma că deși au fost înregistrate progrese, siguranța rutieră în Republica Moldova rămâne o preocupare majoră. Pentru a reduce semnificativ numărul de accidente rutiere, este necesară o abordare multidisciplinară, care să implice eforturile tuturor actorilor implicați: autorități publice, societatea civilă, sectorul privat și fiecare cetățean în parte.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Republica Moldova este angajată pe deplin în procesul de integrare europeană și urmează să realizeze acțiuni dedicate implementării principiilor Sistemului Sigur, precum și a altor angajamente ce derivă din parcursul european al țării. Programul Național de Siguranță Rutieră 2025-2030 acceptă că oamenii comit greșeli și susține o combinație de măsuri pe mai multe niveluri pentru a preveni decesele cauzate de greșelile umane, luând în considerare vulnerabilitatea acestora. Documentul se bazează pe recomandările internaționale și adoptă o abordare integrată, vizând toți factorii ce influențează siguranța rutieră:

Managementul instituțional, infrastructura, vehiculele, comportamentul șoferilor și intervenția în caz de accident. Obiective principale ale programului:

1. Consolidarea capacităților de management a siguranței rutiere.

Prin acest obiectiv se urmărește consolidarea capacității instituționale de a elabora, implementa și evalua politici publice în domeniul siguranței rutiere. Acest proces implică o serie de activități, precum: planificarea strategică, alocarea resurselor, coordonarea acțiunilor diferitelor instituții, monitorizarea impactului măsurilor implementate și adaptarea continuă a acțiunilor în funcție de rezultatele obținute.

În acest sens, având în vedere că siguranța rutieră implică o gamă largă de actori cu diverse responsabilități, este crucială promovarea cooperării interdepartamentale și interinstituționale, prin diverse instrumente de parteneriate și colaborări strategice, totodată eforturile multidisciplinare necesită a lua forma unei entități distincte sau entități existente care să preia aceste responsabilități.

În concordanță cu necesitatea stringentă de a eficientiza cadrul normativ în domeniul siguranței rutiere, la moment Ministerul este în proces de promovare a Proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative (ajustarea cadrului normativ în domeniul gestionării siguranței infrastructurii rutiere) NU163/MIDR care prevede atribuirea acestor responsabilități Agenției Naționale Transport Auto (ANTA). Această inițiativă vizează clarificarea și consolidarea rolurilor și responsabilităților diferitelor entități implicate, propunând ca ANTA să preia atribuții sporite în implementarea și monitorizarea politicilor de siguranță rutieră. Această reconfigurare legislativă urmărește să creeze un punct focal clar pentru coordonarea eforturilor, optimizând astfel intervențiile și asigurând o implementare mai coerentă și eficientă a măsurilor destinate reducerii accidentelor și a consecințelor acestora la nivel național.

Referitor la finanțarea sistemului de siguranță rutieră, recomandările celor mai bune practici în acest domeniu sugerează crearea unor mecanisme financiare specifice pentru siguranța rutieră. Activitatea autorității responsabile și implementarea acțiunilor concrete pe fiecare domeniu al siguranței rutiere necesită un mecanism financiar clar, structurat, predictibil și eficient. În acest sens urmează a fi elaborat un regulament destinat acestui scop.

2. Creșterea nivelului de siguranță a infrastructurii rutiere

Transportul rutier este un pilon fundamental al sistemului național de transport, având un impact major asupra mobilității și economiei Republicii Moldova. Cele două elemente esențiale – infrastructura și vehiculele – trebuie gestionate într-o manieră integrată.

Astfel, dezvoltarea infrastructurii trebuie să urmeze o abordare sistemică și ierarhică de siguranță, care să țină cont de nivelele de mobilitate și acces, precum și de interacțiunea directă dintre clasa funcțională a infrastructurii și tipurile de utilizatori. Un suport suplimentar îl constituie implementarea sistemelor inteligente de transport, atât pe rețeaua rutieră existentă, cât și pe drumurile aflate în stadiul de proiectare, ceea ce va permite optimizarea utilizării rețelei rutiere și reducerea impactului asupra mediului.

Siguranța rutieră ar trebui să fie consolidată prin direcționarea investițiilor către sectoarele de drum cu cea mai mare incidență de accidente și/sau cu cel mai mare potențial de reducere a acestora. Acest obiectiv poate fi realizat prin crearea unui cadru instituțional clar și a unui sistem eficient de gestionare a siguranței circulației pe infrastructura rutieră. Infrastructura drumurilor trebuie să fie planificată, proiectată, construită și gestionată astfel încât să asigure condiții optime pentru mobilitate, inclusiv pentru transportul public, mersul pe jos și utilizarea bicicletelor.

De asemenea, este esențial eliminarea sau reducerea riscurilor nu doar pentru șoferi, ci pentru toți participanții la trafic, în special pentru cei vulnerabili (copii, vârstnici, persoane cu mobilitate redusă sau nevoi speciale). Scopul acestui obiectiv este de a îmbunătăți infrastructura rutieră, prin măsuri precum calmarea traficului, reducerea vitezei, securizarea trecerilor de pietoni și protejarea participanților vulnerabili.

3. Creșterea nivelului de siguranță a vehiculelor.

Asigurarea utilizării unor vehicule mai sigure în trafic reprezintă un element esențial în abordarea siguranței rutiere. Caracteristicile tehnice avansate ale vehiculelor, cum ar fi sistemele de automatizare și tehnologiile inovative, constituie provocări importante care sunt abordate în cadrul Programului național de siguranță rutieră 2025-2030.

În același timp, este necesar să se promoveze etichetarea nivelului de siguranță al autovehiculelor, pentru a oferi informații precise și clare potențialilor cumpărători (utilizatori), astfel încât aceștia să înțeleagă gradul de protecție pe care un autovehicul îl poate oferi. Acest lucru include nu doar siguranța activă și pasivă, dar și capacitățile post-accident, care sunt esențiale pentru protecția ocupanților și minimizarea efectelor coliziunilor.

Prin aceste măsuri, se dorește creșterea gradului de conștientizare a importanței utilizării unui vehicul cu caracteristici de siguranță superioare.

4. Educarea participanților la trafic și consolidarea capacităților de aplicare a legii.

Al patrulea pilon al siguranței rutiere este focusat pe utilizatorii infrastructurii și vehiculelor, adică participanții la trafic, indiferent de statutul lor de conducător auto sau pieton.

În ceea ce privește factorul uman, acțiunile din Program vor viza educația rutieră în școli și reglementarea accesului la profesii și/sau ocupații, cum ar fi curierii.

Planul de acțiune include și reglementarea cursurilor de conducere responsabilă pentru șoferi, dar și pentru utilizatorii de transport alternativ, cum ar fi bicicletele și trotinetele electrice.

Educația pentru siguranța rutieră va fi integrată în învățământul formal, prin completarea de teme în curriculum și activități extra curriculare.

Pentru o mai bună aplicare a legii, programul prevede extinderea utilizării tehnologiilor IT automatizate, care vor spori capacitatea de detectare, procesare și sancționare a încălcărilor.

De asemenea, se vor implementa sisteme automatizate de management al traficului, ce vor permite o coordonare eficientă a structurilor de gestionare a traficului. Aceste sisteme vor include monitorizarea video a traficului pentru intervenții rapide în caz de urgență, dezăpezire sau pentru analiza detaliată a fluxului de trafic.

5. Creșterea capacităților de intervenție în situații de urgență și îngrijire post-accident.

Acest pilon al siguranței rutiere se axează pe reducerea impactului unui accident rutier, atunci când acesta devine inevitabil.

Timpul este un factor crucial în salvarea victimelor, iar reducerea timpului de intervenție este esențială pentru minimizarea efectelor. Reducerea timpului care trece de la notificarea serviciilor de urgență până la momentul în care intervenția are loc și transportarea rapidă a victimelor la spital sunt priorități majore.

În paralel, este necesar de a consolida capacitatea entităților responsabile de a asigura nu doar o intervenție rapidă, ci și o reabilitare post-accident eficientă. Victimele accidentelor rutiere trebuie să beneficieze de un proces complet de reintegrare în viața socială și economică, cu suportul necesar pentru recuperare. Astfel, obiectivul este nu doar salvarea de vieți, ci și o reîncadrare cât mai eficientă în viața socială și economică a victimelor accidentelor rutiere.

3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

Programul Național de Siguranță Rutieră 2025-2030 prezintă o abordare comprehensivă și strategică pentru reducerea treptată a numărului de accidente rutiere în Republica Moldova.

Opțiunile care au fost incluse în Program au fost evaluate din perspectiva fezabilității financiare, impactului social și eficienței lor pe termen lung. Deși soluțiile propuse pot părea mai puțin ambițioase, ele sunt mult mai accesibile și mai realiste, având în vedere resursele necesare. Astfel, măsurile adoptate în Programul Național de Siguranță Rutieră 2025-2030 sunt pragmatice și orientate spre rezultate sustenabile.

Alternativ, procesul de gestionare a siguranței rutiere ar putea rămâne conform vechilor practici, bazate pe o serie de măsuri izolate și nestructurate, fără o abordare coerentă și integrată. Aceste măsuri, care includ inițiative punctuale de modernizare a infrastructurii sau campanii de educație rutieră, nu sunt corelate între ele și nu urmează un termen clar de implementare, monitorizare și evaluare. De asemenea, alocarea resurselor financiare fără a avea un plan strategic și sustenabil pe termen lung este inefficient și risipitor. Aceste practici au demonstrat o eficiență scăzută, deoarece nu garantează reducerea reală a accidentelor și nu ating obiectivele strategice de siguranță rutieră. În plus, ele presupun o distribuție fragmentată a resurselor, ceea ce poate duce la lipsa unei intervenții eficiente și la risipa de fonduri publice, fără a aborda corect toate aspectele critice și esențiale ale siguranței rutiere.

Statul are obligația constituțională de a asigura dreptul la viață și la integritate fizică și psihică cetățenilor săi. Lipsa unei intervenții active în acest domeniu ar reprezenta o neglijență gravă și ar pune în pericol viețile a sute de oameni. Este esențial ca autoritățile prin acțiunile sale să își asume responsabilitatea și să implementeze măsuri concrete pentru a reduce numărul accidentelor rutiere și a proteja cetățenii.

Pe termen lung, lipsa unei intervenții active va crea un cerc vicios, în care siguranța rutieră va deveni o problemă tot mai greu de gestionat și costisitoare.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Implementarea Programului de siguranță rutieră va avea un impact asupra sectorului public, contribuind atât la îmbunătățirea siguranței rutiere, cât și la eficientizarea gestionării traficului și la creșterea capacității instituțiilor publice responsabile de siguranța rutieră. În primul rând, stabilirea unui cadru de siguranță rutieră coordonat la nivel național și local va întări colaborarea între autoritățile centrale și locale, facilitând implementarea măsurilor de prevenire și sancționare a comportamentelor riscante. Astfel, Guvernul va putea să abordeze mai eficient problemele strategice legate de siguranța rutieră și să monitorizeze progresul inițiativelor implementate.

Totodată, îmbunătățirea capacității administrative a instituțiilor publice implicate, în special prin formarea și dezvoltarea profesională a personalului tehnic, polițienesc și al altor autorități responsabile de gestionarea infrastructurii rutiere. De asemenea, autoritățile vor beneficia de un sistem de evaluare și monitorizare a activităților și rezultatelor, având astfel posibilitatea de a adapta strategiile și măsurile în funcție de datele colectate și de performanța activităților întreprinse.

Corelativ, implementarea tehnologiilor moderne de gestionare a traficului și a siguranței rutiere, cum ar fi sistemele de transport inteligente (STI), va contribui la optimizarea fluxurilor de trafic și reducerea congestionării în orașe și pe drumurile naționale. Aceste tehnologii vor sprijini autoritățile în procesul de luare a deciziilor, îmbunătățind eficiența și rapiditatea intervențiilor în caz de accidente sau alte incidente rutiere.

Programul va sprijini, de asemenea, consolidarea cadrului legislativ privind siguranța rutieră, inclusiv prin actualizarea reglementărilor referitoare la omologarea vehiculelor, inspecțiile tehnice și măsurile de protecție a categoriilor vulnerabile, ceea ce va contribui la un mediu mai sigur și mai echitabil pentru toți participanții la trafic. În ansamblu, sectorul public va deveni mai bine pregătit să răspundă provocărilor de siguranță rutieră, având un impact direct asupra reducerii accidentelor, a costurilor asociate și a creșterii calității vieții cetățenilor.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Potrivit estimărilor Băncii Mondiale, pierderile Republicii Moldova din cauza accidentelor grave și cele soldate cu deces, în anul 2023 au constituit aproximativ 2,7 % din PIB sau 450 mln. USD echivalent a peste 8 347 mln. lei.

Conform rapoartelor Ministerului Afacerilor Interne în anul 2023 pe drumurile publice din țară și-au pierdut viața 198 de persoane și respectiv în anul 2024 - 209 persoane. Un simplu calcul ne va demonstra faptul că în lipsa intervenției statului Republica Moldova urmează să piardă până în anul 2030 peste 1200 de persoane (aproximativ populația or. Mărculești) și respectiv 13800 de cetățeni traumatizați (aproximativ populația or. Drochia sau or. Hîncești) în cele mai optimiste prognoze.

În eventualitatea stagnării situației la moment Republica Moldova anual va pierde din cauza accidentelor grave și cele soldate cu deces peste (450 mln. USD x 6 ani) **2 700 mln. USD (50 085 000 mii lei).**

Totodată, comparând datele generalizate, cu perioada analogică a anului precedent, se atestă o **creștere** cu **+1,36%** a numărului de accidente înregistrate, cu **+5,56%** a persoanelor decedate și cu **+3,49%** a persoanelor traumatizate.

Accidente / persoane	2023	2024	+/-	%
Înregistrate	1982	2009	+27	+1,36%
Decedați	198	209	+11	+5,56%
Traumatizați	2289	2369	+80	+3,49%

Evoluția situației accidentare pentru 12 luni ale anului 2024

Sursa: Ministerul Afacerilor Interne

Analizând tabelul de mai sus, prognozând trendul ascendent a ratei persoanelor decedate și traumatizate putem prognoza o creștere constantă de 5,56% pe an, respectiv putem calcula numărul de decese în fiecare an între 2025 și 2030.

1. 2025- 220 persoane decedate;
2. 2026- 232 persoane decedate;
3. 2027- 245 persoane decedate;
4. 2028- 259 persoane decedate;
5. 2029- 273 persoane decedate;
6. 2030- 273 persoane decedate;

În această prognoză sumbră Republica Moldova urmează să înregistreze până în anul 2030 pierderea a 1516 vieți omenești și corelativ 15 474 persoane traumatizate, respectiv vom aplica procentul de pierdere de **2,7% din PIB** sau aproximativ **450 mln. USD (8 347 500 mii lei)** în 2023, pentru a estima impactul total până în 2030, presupunând că impactul economic al fiecărui accident și deces rămâne constant.

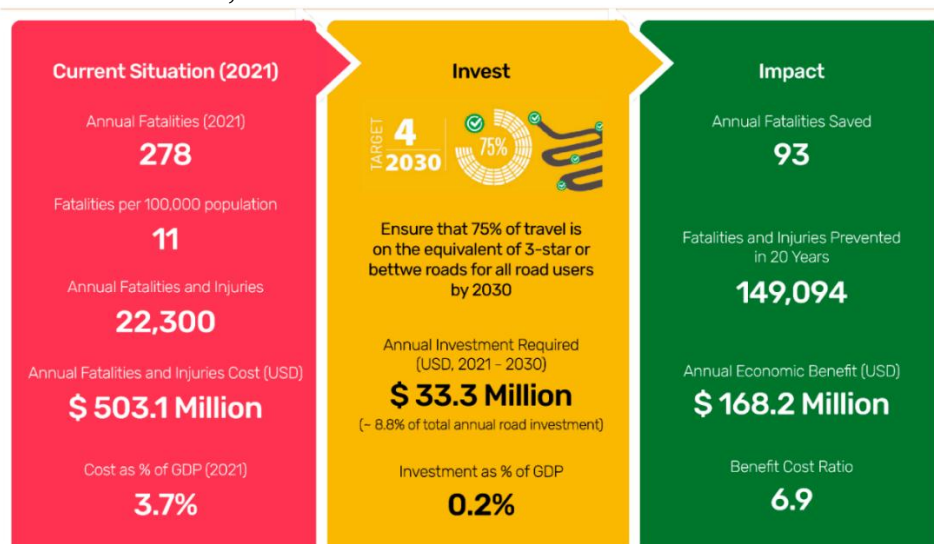
Pierderea economică per decedat în 2023 este 450 mln. USD/198 p.d. = 2,27 mln. per decedat (pentru a simplifica calculul a fost utilizată valoarea totală raportată la nr. de decese), aplica pierderea de **2.27 mln. USD (42 108,5 mii lei) per decedat** la numărul de decese estimate pentru fiecare an între anii 2025 și 2030, respectiv pierderile anuale estimate sunt:

1. 2025- 499,4 mln. USD;
2. 2026- 526,5 mln. USD;
3. 2027- 556,2 mln. USD;
4. 2028- 587,6 mln. USD;
5. 2029- 620,0 mln. USD;
6. 2030- 651,3 mln. USD.

Pierderile totale estimate între anii 2025 și 2030 vor fi de aproximativ **3, 44 miliarde USD (63 812 000 mii lei)** (dacă economia și PIB-ul R. Moldova stagnează în toți acești ani). Aceste calcule sunt bazate pe extrapolarea numărului de decese și pierderea economică per decedat atestată în 2023.

Analiza iRAP pentru Moldova evidențiază beneficiile potențiale ale investiției în siguranța rutieră. O investiție anuală de 0,2% din PIB, aproximativ 33,3 milioane USD anual din 2021 până în 2030, ar putea îmbunătăți semnificativ rezultatele în materie de siguranță rutieră.

Se estimează că această investiție va salva 93 de vieți anual, va preveni 149.094 decese și răni pe parcursul a 20 de ani și va genera un beneficiu economic anual de 168,2 mln. USD, rezultând un raport beneficiu-cost de 6,9.



Beneficiile investițiilor în siguranța rutieră. Sursa: iRAP Safety Insights Explorer

Costul estimativ total pentru implementarea Programului constituie 719 466.17 mii lei, dintre care 129 649.61 mii lei sunt prevăzute din bugetul de stat, restul sumei de 589 816.55 mii lei sunt neacoperite și urmează a fi atrase din surse externe, inclusiv de la partenerii externi de dezvoltare (BERD, Banca Mondială etc.).

Această sumă este cu aproximativ 5,5 mln lei mai mică decât pierderile economice ale Republicii Moldova ca urmare a veniturilor ratate pe perioada de implementare a acestuia.

Această diferență semnificativă subliniază faptul că investițiile în siguranța rutieră ar putea contribui la reducerea impactului negativ asupra economiei naționale, punând în evidență necesitatea prioritizării acestor cheltuieli pentru a preveni pierderi mult mai mari în viitor. Mai mult ca atât majoritatea acțiunilor prevăzute de PNSR 2030 fac parte din acțiunile planificate de entitățile care urmează a le implementa

Programului Național de Siguranță Rutieră 2025-2030 și planul de acțiuni conexe, odată elaborat, va reprezenta un instrument esențial nu doar pentru implementarea eficientă a măsurilor de siguranță rutieră, ci și pentru atragerea de investiții din partea partenerilor externi. Acest lucru se datorează faptului că existența unui document de politici publice coerent și bine structurat, care să acopere în detaliu acțiunile concrete ce vor fi întreprinse în domeniul siguranței rutiere, este o precondiție esențială pentru majoritatea partenerilor de dezvoltare. Astfel, planul de acțiuni va servi drept platformă de dialog și de negociere cu aceștia, facilitând accesul la finanțare și expertiză internațională, necesare pentru atingerea obiectivelor ambițioase ale programului.

Pentru a asigura o implementare eficientă și sustenabilă a PNSR-2030 entitățile responsabile de implementarea acestuia se vor implica activ diversificarea surselor de finanțare, explorând potențialul de finanțare a partenerilor de dezvoltare. Se va acorda o atenție deosebită optimizării cheltuielilor prin prioritizarea intervențiilor cu cel mai mare impact dovedit în reducerea accidentelor și a consecințelor acestora, ulterior implementării clasificării siguranței rețelei rutiere, asigurând astfel o utilizare judicioasă a resurselor disponibile. Totodată implementarea PNSR-2030 va fi efectuată în funcție de alocațiile bugetare care vor fi aprobate în Cadrul Bugetar pe Termen Mediu pentru anii următori.

Nu în ultimul rând, finanțarea proiectelor esențiale de infrastructură rutieră costul cărora este semnificativ va fi susținută, în funcție de relevanța lor strategică, gradul de prioritate stabilit și disponibilitatea efectivă a resurselor financiare externe, prin intermediul alocărilor bugetare derulate prin Fondul rutier. Această abordare asigură o gestionare prudentă a fondurilor străine, direcționându-le către proiectele cu cel mai mare impact asupra dezvoltării rețelei rutiere naționale.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Sectorul privat poate fi influențat indirect în mod pozitiv prin creșterea siguranței rutiere pe drumurile publice, ceea ce va duce la reducerea accidentelor și a riscurilor asociate transportului. Acest lucru va îmbunătăți condițiile de muncă, va reduce costurile legate de accidente și va spori eficiența transporturilor comerciale, generând un impact benefic asupra economiei. Prin urmare, îmbunătățirea siguranței rutiere va favoriza dezvoltarea unor relații comerciale mai stabile și va încuraja investițiile în diverse sectoare.

4.4. Impactul social

Pe măsură ce numărul accidentelor și al deceselor continuă să crească în Republica Moldova, impactul social va fi semnificativ, afectând nu doar victimele direct implicate, ci și familiile acestora, comunitățile și economia în general. Estimările pentru perioada 2025-2030 sugerează o creștere continuă a numărului de accidente și decese, iar pierderile economice și sociale vor deveni din ce în ce mai mari.

Conform datelor prognozate conform calculelor estimative prezentate la impactul financiar, până în 2030, Republica Moldova va înregistra aproximativ 3,44 miliarde USD pierderi economice datorate accidentelor rutiere grave și deceselor. Aceste pierderi reflectă costuri directe și indirecte, inclusiv cheltuieli pentru tratamente medicale, recuperarea victimelor, pierderile de productivitate a muncii și daunele materiale, dar și costurile legate de susținerea familiilor celor decedați. Dacă ne axăm pe numărul de decese, în perioada 2025-2030 se estimează că vor avea loc **1.516 decese**, fiecare având un impact devastator asupra familiilor. Pierderile economice pentru fiecare deces sunt de aproximativ **2,27 mln USD**, ceea ce subliniază costul uman și economic semnificativ.

Din punct de vedere social, fiecare deces reprezintă o pierdere de viață valoroasă, iar fiecare accident fatal lasă în urmă o familie care se confruntă cu durere, suferință și, adesea, cu dificultăți financiare. Fiecare victimă a unui accident soldat cu persoane decedate sau grav rănite poate duce

la schimbări semnificative în dinamica familială, de la pierderea unei surse de venit până la impactul emoțional profund asupra celor rămași în urmă. În plus, numărul crescând de victime traumatizate, estimat să ajungă la 15.474 persoane până în 2030, va pune o presiune considerabilă asupra sistemului de sănătate și va afecta calitatea vieții celor implicați, care se vor confrunta cu dizabilități permanente, necesitatea unui sprijin psihologic constant și cheltuieli medicale mari. Implementarea Programului Național de Siguranță Rutieră 2025-2030 va avea un impact social semnificativ asupra Republicii Moldova, cu efecte pozitive în multiple domenii. În primul rând, reducerea numărului de accidente rutiere și a victimelor acestora va salva vieți omenești. Programul va stimula dezvoltarea unei culturi a siguranței rutiere în rândul participanților la trafic. Campaniile educaționale și reformele în educația rutieră vor ajuta la formarea unui comportament preventiv la șoferi și pietoni, reducând riscurile comportamentale care conduc la accidente. Astfel, se va promova un trafic mai civilizat și responsabil, ce va contribui la crearea unui mediu de transport mai sigur.
4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal
4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen
Programul este un document de politici publice și nu are impact asupra datelor cu caracter personal și respectiv, asupra echității și egalității de gen. Totodată, proiectul a beneficiat de consultări specifice privind integrarea perspectivei de gen, un proces esențial susținut tehnic de proiectul NIRAS, aliniat standardelor internaționale.
4.5. Impactul asupra mediului
Programul este un document de politici publice și îmbunătățirea siguranței rutiere, ar putea avea efecte pozitive asupra mediului pe termen lung, ceea ce poate contribui la îmbunătățirea sustenabilității transportului rutier.
4.6. Alte impacturi și informații relevante
Nu este aplicabil
5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
5.1. Măsurile normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
Programul reflectă angajamentele internaționale asumate de Republica Moldova, inclusiv cele derivate din Acordul de Asociere cu UE și din statutul de țară candidat pentru aderarea la UE. Astfel, PNSR 2025-2030 este aliniat la Planului Național de Acțiuni pentru Aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană pe anii 2024-2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 829/2023, în special acțiunile 46 – 55, prevăzute în PNA 2025-27, Clusterul 4. Agenda verde și conectivitate sustenabilă, Capitolul 14. Politica de transport. Fiecare autoritate competentă de implementarea Programului va implementa măsuri și acțiuni într-un mod independent, în conformitate cu responsabilitățile specifice. Astfel, modificările vor asigura un cadru legislativ ce va transpune actele juridice UE în legislația națională pe segmentul specific autorității respective, având ca scop îmbunătățirea siguranței rutiere, reducerea accidentelor și protejarea vieții și sănătății participanților la trafic.
5.2. Măsurile normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
Acțiunile din Program vor contribui la îmbunătățirea sistemului juridic intern și la ajustarea unui mediu normativ, în beneficiul întregii societăți, prin respectarea standardelor europene necesare pentru implementarea legislației UE. Respectiv fiecare autoritate în dependență de obiectivele setate și acțiunile întreprinse se va alinia independent cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

Anunțul privind inițierea procesului de elaborare a Programului național de siguranță rutieră 2025-2030 a fost plasat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și dezvoltării regionale (<https://www.midr.gov.md>), la compartimentul „Transparență decizională”, rubrica „Anunțuri de inițiere a politicilor” și pe platforma particip.gov.md (<https://particip.gov.md/ro/document/stages/anunt-de-initiere-a-procesului-de-elaborare-a-programului-national-de-siguranța-rutiera-2024-2030/11495>), fiind expus termenul limită și modalitate în care părțile interesate pot prezenta sau expedia recomandări.

Consecutiv, la data de 18.06.2024 a avut loc un atelier de lucru privind siguranța rutieră, desfășurat cu suportul a trei instituții ale Organizației Națiunilor Unite din Moldova - Organizația Mondială a Sănătății, PNUD și UNICEF, unde s-a decis constituirea Grupurilor de lucru interinstituționale în vederea elaborării/definitivării proiectului Programului și asigurarea asistenței metodologice. Astfel în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și a Regulamentului cu privire la planificarea, elaborarea, aprobarea, implementarea, monitorizarea și evaluarea documentelor de politici publice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 386/2020 au fost solicitate de la autoritățile și instituțiile interesate, precum și de la ONG-uri, experți și mediul academic desemnarea persoanelor responsabile potrivit domeniului de competență în scopul definitivării proiectului Programului de siguranță rutieră 2025- 2030. Ulterior prin Ordinul Ministrului infrastructurii și dezvoltării regionale nr. 129 din 20.08.2024 au fost create Grupurile de lucru interinstituționale responsabile de elaborarea proiectului Programului Național de Siguranță Rutieră cu care ulterior a fost supus consultărilor și desfășurate ședințe de lucru în scopul definitivării Programului.

De asemenea, proiectul a fost supus consultărilor privind integrarea expertizei de gen, proces desfășurat cu sprijinul tehnic oferit prin intermediul proiectului implementat de NIRAS și finanțat de Uniunea Europeană, în conformitate cu standardele internaționale aplicabile în domeniu.

7. Concluziile expertizelor

Informația privind rezultatele expertizei juridice a fost inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Proiectul Programului Național de Siguranță Rutieră 2025 - 2030, va detalia măsurile și acțiunile pe termen scurt și mediu, în concordanță cu obiectivul 2.1 „Sporirea mobilității prin sisteme de transport eficiente, durabile și sigure” din Strategia Națională de Dezvoltare „Moldova Europeană 2030”.

De asemenea, Programul asigură transpunerea direcțiilor de politici și intervenție prioritare nr. 5.18. Politici și management în domeniul transporturilor și infrastructurii drumurilor și nr. 5.19. Dezvoltarea drumurilor și a transporturilor rutiere din strategie.

Un alt document strategic la care se aliniază prezentul Program este ”Strategia de mobilitate 2030”, aprobată prin HG nr. 589/2024, în special al obiectivului general 1 – ”Îmbunătățirea gestionării activelor rutiere, reabilitarea și modernizarea în continuare a rețelei de drumuri și sprijinirea transportului rutier sigur și sustenabil”.

Totodată, acesta este aliniat la Agenda de Dezvoltare Durabilă 2030 și va contribui la atingerea obiectivului de dezvoltare durabilă 11.2 Asigurarea accesului la sisteme de transport sigure, la prețuri echitabile, accesibile și durabile pentru toți, și îmbunătățirea siguranței rutiere.

Programul Național de Siguranță Rutieră 2025-2030 are ca scop alinierea obiectivelor naționale în domeniul siguranței rutiere la cele adoptate în septembrie 2020 de Adunarea Generală a ONU prin rezoluția A/RES/74/299, care a proclamat Deceniul de Acțiune pentru Siguranță Rutieră 2021-2030. Obiectivul este prevenirea a cel puțin 50% din decesele și rănila rutiere până în 2030, conform Planului Global lansat în octombrie 2021, și altor angajamente internaționale asumate de Republica Moldova privind siguranța rutieră (New York, 14.04.2018; Ljubljana, 25.04.2018 etc.).

Totodată, conform priorităților din Programul de activitate al Guvernului „Moldova prosperă, sigură, europeană”, aprobat prin Hotărârea Parlamentului nr. 28/2023, Guvern și-a exprimat

adeziunea la susținerea obiectivelor de promovare a siguranței rutiere, dezvoltarea infrastructurii drumurilor și transporturilor rutiere.

Complementar, creșterea siguranței în trafic pe drumurile publice este prevăzută și în Strategia de dezvoltare a domeniului afacerilor interne pentru anii 2022-2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.658/2023 și în Programul de ordine și securitate publică pentru anii 2022–2025, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.913/2022, documente de politici publice cu care se aliniază prezentul Program.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Implementarea Programului va fi realizat de către, ministere și alte autorități administrative centrale conform planului de acțiuni al acestuia.

Secretar general

Angela ȚURCANU

SINTEZA obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor
la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Programului Național de Siguranță Rutieră pentru anii 2025-2030
(număr unic 126/MIDR/2025)

Participantul la avizare (expertizare)/consultare publică	Nr. Ob.	Conținutul obiecției/ propunerii (recomandării)	Argumentarea autorului proiectului
Cancelaria de Stat (nr. 21/1-78-2693 din 11.03.2025)	1	La capitolul II. Analiza situației: vor fi modificate numerotările pentru figurile nr. 4 „Trendul accidentelor rutiere înregistrate pe parcursul a 12 luni ale anilor 2021 – 2024.” și nr. 5 „Principalele cauze generatoare de accidente rutiere, anul 2024” de la pagina 9 în vederea evitării dublării titlurilor cu alte figuri din același capitol și se va asigura o numerotare logică pentru figurile ulterioare.	Se acceptă.
	2	La capitolul III. Obiective: Obiectivele specifice ale Programului trebuie să conțină rezultate concrete, respectiv acestea urmează a fi formulate conform prevederilor pct. 18.4 din Hotărârea de Guvern 386/2020 cu privire la planificarea strategică, cu respectarea principiului SMART (simplu, măsurabil, acceptabil, relevant și încadrat în timp). Fiecare obiectiv urmează să conțină următoarele elemente: indicatorul prin care va fi măsurat, valoarea și anul de referință, valoarea și anul țintă.	Se acceptă.
	3	Va fi reformulat OS 1.1 conform principiului SMART, după următorul exemplu “Definirea competențelor autorităților publice responsabile (se va indica expres lista ajustată al autorităților) pentru siguranța rutieră, până la finalul trimestrului II al anului 2025.”	Se acceptă.
	4	Va fi ajustată formularea OS 2.1 conform Planului de acțiuni: “Implementarea a patru mecanisme de gestionare a siguranței infrastructurii până în anul 2030.” Totodată, se vor păstra descrierea mecanismelor de gestionare și se va completa cu încă un mecanism (după caz, deoarece partea descriptivă prevede implementarea a patru mecanisme, iar planul de acțiuni – trei) din motivul formulării curente, care conține doar trei mecanisme:	Se acceptă Este de menționat faptul că acțiunea 2.1.3 Dezvoltarea bazei normativelor tehnice ce reglementează aspectele care influențează siguranța traficului rutier (proiectarea străzilor, semnalizarea rutieră,

		“(Inspecțiile de siguranță rutieră, Auditul de siguranță, Clasificarea rețelei rutiere)”. În urma ajustării, formularea obiectivului va fi modificată și în Planul de acțiuni al Programului.	accesibilitatea persoanelor cu dizabilități, transport alternativ), nu este în sine un mecanism distinct de gestionare a siguranței rutiera, însă un element indispensabil ce derivă din mecanismele menționate la OS.2.1 și vine să completeze aplicabilitatea și utilitatea acestora.
	5	Va fi reformulat OS 4.1 conform principiului SMART, după următorul exemplu “Reducerea cu X % (!) a încălcărilor rutiere comise de 200.000 (?) de conducători auto noi în primul an după obținerea permisului până în 2030.”, ceea ce reprezintă o formulare mai clară, dar care necesită a fi adaptată de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale la capacitatea infrastructurii Republicii Moldova (școli auto, resursa umană) de a livra cca 40.000 (200.000/5=40.000) de absolvenți ai școlilor auto cu permisele de conducere obținute. De menționat este neconcordanța acestui obiectiv specific “Sporirea nivelului de pregătire a circa 200 mii de conducători de vehicule la etapa obținerii dreptului de conducere până în anul 2030” cu setul de acțiuni din Planul operațional. Formularea curentă accentuează “la etapa obținerii dreptului de conducere”, ceea ce denotă persoanele aflate în curs de instruire pentru susținerea examenului de obținerea a permisului de conducere. Acțiunile propuse din Planul de acțiuni, vizează persoanele, care deja sunt deținătoare de acest drept. Admitem intenția autorului de a sublinia, de fapt, programe de instruire pentru conducătorii auto, în acest sens recomandăm adaptarea unei formulări clare, care nu va induce ambiguitate și dublă interpretare.	Se acceptă.
	6	La OS 4.3 “Reducerea cu 20% a încălcărilor RCR constatate prin sporirea și consolidarea capacităților de aplicare a legii în domeniul circulației rutiere până în anul 2028.”, va fi reformulat integrând elementele SMART > “Reducerea cu 20% a încălcărilor RCR constatate prin sporirea și consolidarea capacităților de aplicare a legii în domeniul circulației rutiere”, lipsește valoarea și anul de referință.	Se acceptă.

	7	La OS 4.4 “Reducerea cu 30% a accidentelor cauzate de participanții vulnerabili la trafic până în anul 2030.”, va fi reformulat integrând elementele SMART > “Reducerea cu 30% a accidentelor”, lipsește valoarea și anul de referință.	
	8	La OS 3.1 “Sporirea nivelului de siguranță a 600 mii de autovehicule noi înregistrare și aflate în circulație până în anul 2027.”, va fi respectată aceeași abordare ca și în cazul OS 4.1, ridicând aceleași semne de întrebare din punct de vedere a criteriilor SMART. Autorii proiectului folosesc sintagma “sporirea nivelului” ca o expresie umbrelă, fără să definească clar ce înseamnă sau cum se măsoară, prin urmare OS 3.1, dar și alte obiective specifice vor fi ajustate (după caz) în concordanță cu cumulul de recomandări sus-menționate.	Se acceptă.
	9	La capitolul IV. Impactul programului: Deși capitolul prezintă o listă de „indicatori de impact” pentru fiecare obiectiv general, însoțiți de valori de referință (2025) și valori țintă (2030), totuși, mulți dintre acești indicatori sunt, de fapt, indicatori de produs (output) sau de rezultat (outcome), deoarece măsoară produsele imediate ale acțiunilor ex. „Numărul de acte normative elaborate”, „Autoritate responsabilă de managementul siguranței rutiere la nivel național desemnată” (Acesta este un indicator de output, nu de impact). Desemnarea unei autorități este un produs al unei acțiuni, ci nu efect sistemic. Impactul ar trebui să arate cum această autoritate îmbunătățește siguranța rutieră (ex. reducerea timpului de reacție la accidente datorită coordonării), sau livrează efecte pe termen lung asupra siguranței rutiere la nivel major. În contextul respectiv, tabelul va fi ajustat prin delimitarea expresă a indicatorilor și prin formularea indicatorilor de impact, conform exemplului: OG 1 > Rata de reducere a accidentelor rutiere atribuită coordonării interinstituționale îmbunătățite; OG 2 > Reducerea ratei de mortalitate pe drumurile securizate (decese/100.000 locuitori), aceeași abordare fiind valabilă pentru toate obiectivele generale. Totodată, vor fi stabiliți valori de referință bazate pe statistici oficiale actualizate, nu doar „0” (după caz), pentru a asigura realismul țăintelor. Totodată, la identificarea indicatorilor de impact, se vor analiza indicatorii de monitorizare a Strategiei naționale de dezvoltare „Moldova Europeană 2030”, Strategia de Mobilitate 2030 și indicatorii de monitorizare a Obiectivelor de Dezvoltare Durabilă 2030.	Se acceptă.

	10	La capitolul V. Costuri: La celula 1 (stânga), fie se specifică obiectivul general aferent fiecărui obiectiv specific, fie această celulă este redenumită în “Obiective specifice”. În contextul că Programul identifică resurse financiare doar pentru 17,6% din costul total estimat, propunem spre completare partea descriptivă cu indicarea acțiunilor/măsurilor concrete ce urmează a fi întreprinse în vederea identificării resurselor financiare și surselor de finanțare.	Se acceptă.
	11	La capitolul VI. Riscuri: Probabilitatea și impactul sunt evaluate doar pe o scară calitativă (joasă/medie/înaltă, mic/mediu/mare), fără a oferi criterii clare sau date care să susțină aceste estimări (ex. ce înseamnă risc „mediu” financiar – 20% deficit sau 50%?). Acest lucru face evaluarea subiectivă și dificil de monitorizat. În același timp, conform cap. V. Costuri, programul identifică acoperire financiară doar pentru 17,6% din costul total, ceea ce reprezintă un grad înalt al riscului de neimplementare. Soluțiile propuse sunt vagi și lipsesc termene, responsabili sau indicatori concreți (ex. „implicarea partenerilor de dezvoltare” – cine, când, cum?). Acest lucru contravine HG nr. 386/2020, care impune măsuri operaționale și cuantificabile. Numărul mic de riscuri (4) sugerează o analiză limitată. Alte riscuri potențiale (ex. capacitatea tehnică redusă, întârzieri legislative) nu sunt menționate. Totodată, nu sunt prezentate scenarii alternative pentru cazul în care riscurile se materializează, ceea ce reduce reziliența Programului.	Se acceptă.
La planul de acțiuni	12	Se recomandă introducerea unei coloane, care se va denumi “Costuri totale” pentru a facilita procesul de monitorizare al aspectului financiar.	Nu se acceptă Având în vedere că majoritatea acțiunilor urmează a fi finanțată dintr-o singură sursă, introducerea unei coloane suplimentare doar va dubla cifrele și va supraîncărca

			tabelul. Totodată, tabelul a fost format în conformitate cu avizul Cancelariei de Stat nr. 21/1-78 - 151 din 09.01.2025.
	12	Va fi ajustată formularea OS 1.2 conform capitolului III. Obiective: “Dezvoltarea a cinci mecanisme de gestionare a siguranței traficului rutier (Inspecții se siguranță rutieră, Auditul de siguranță rutieră, Omologarea vehiculelor, Analiza rețelei TEN-T)”. Totodată, în vederea asigurării criteriilor SMART, obiectivul va conține și anul țintă “2027”, conform Planului de acțiuni. Obiectul respectiv presupune dezvoltarea a cinci mecanisme, dar sunt exemplificate doar patru (4) dintre acestea, astfel se impune asigurarea concordanței dintre cele două părți ale Programului.	Se acceptă
	13	Se solicită excluderea Cancelariei de Stat (în calitate de partener de implementare) din pct. 1.1.1; 1.1.2 și 1.1.3 ale Planul de acțiuni, or autoritatea desemnată responsabilă de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere (ANTA) se află în subordinea Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.	Se acceptă parțial Având în vedere că în domeniul siguranței rutiere au competențe mai multe autorități publice, inclusiv din subordinea Guvernului, este imperativă implicarea Cancelariei de Stat ca autoritate responsabilă/coordonatoare a acțiunilor în vederea implementării acțiunii nr. 1.1.3.
Ministerul Educației și Cercetării (Nr. 03/1-09/1500 din 05.03.2025)	14	Lipsă de obiecții și propuneri	Se ia act.
Agencia Proprietății Publice	15	Lipsă de obiecții și propuneri	Se ia act.

(Nr. 05-04-1377 din 26.02.2025)			
Agenția Servicii Publice (Nr. 01/3224 din 07.03.2025)	16	Lipsă de obiecții și propuneri	Se ia act.
Biroul Național de Statistică (Nr. 13/5-02-08 din 11.03.2025)	17	Lipsă de obiecții și propuneri	Se ia act.
Congresul Autorităților Locale din Moldova (Nr. 66 din 03.03.2025)	18	Este necesară substituirea cuvintelor „ <i>autoritățile locale</i> ”, respectiv „ <i>autorităților locale</i> ”, cu cuvintele „ autoritățile publice locale ”, respectiv „ autorităților publice locale ” - în textele din proiect: <i>„2.3 Evoluția acțiunilor de siguranță rutieră În octombrie 2009, a fost lansată o nouă campanie națională de siguranță rutieră – Make Roads Safe Moldova (Facem drumurile din Moldova mai sigure) – pentru a aborda criza tot mai mare a deceselor și traumelor rutiere. Guvernul, Parlamentul, autoritățile locale, poliția, organizațiile civile și donatorii s-au reunit pentru a-și manifesta suportul noului obiectiv de a înjumătăți numărul deceselor în accidente rutiere pe parcursul unui deceniu”;</i> <i>„În zonele urbane siguranța rutieră poate fi îmbunătățită prin implementarea principiilor de proiectare sigură a drumurilor și străzilor, sporirea capacităților autorităților locale în domeniul siguranței rutiere, promovarea politicilor axate pe creșterea ponderii modale a transportului public și transportului alternativ”;</i> <i>„Creșterea capacităților autorităților locale în materie de siguranță rutieră”;</i>	Se acceptă.
	19	Atragem atenția la construcția gramaticală defectuoasă a textului din proiect (impunându-se reformularea, conform intenției reale a autorului proiectului): <i>„În orașe, numeroase companii mici de transport privat care utilizează autobuze, au nevoie cetățenii”.</i>	Se acceptă.
	20	Este necesară substituirea cuvântului „ <i>instituțiile</i> ” cu cuvântul „ autoritățile ” și înlocuirea semnului de punctuație la final (virgula cu punctul) - în textul:	Se acceptă.

		„În acest scop, este necesară instituirea unei autorități administrative responsabilă de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere la nivel național și care va asigura coordonarea la nivel național a activităților privind îmbunătățirea siguranței rutiere, desfășurate de instituțiile administrației publice centrale și locale și de alte instituții și organizații cu atribuții în acest domeniu.”.	
	21	Considerăm necesară substituirea cuvântului „infractorii” cu textul „infractorii / contravenienții” sau, alternativ, substituirea cu cuvântul „contravenienții” (în cazul în care autorul a avut de fapt în vedere făptuitorii care încalcă repetat în perioada de prescripție normele Codului contravențional) în textele: „Sistem de puncte de penalizare diferențiat pentru infractorii recidiviști implementat”; „Sistem de penalizare pentru infractorii recidiviști dezvoltat și adoptat”.	Se acceptă.
	22	Este necesară completarea după cuvântul „autorităților” cu cuvântul „publice” în textul: „Vor spori, de asemenea, capacitățile autorităților centrale și locale de management a siguranței rutiere și de dezvoltare a infrastructurii rutiere adaptate la necesitățile grupurilor vulnerabile și va crește numărul de drumuri și străzi proiectate și construite conform principiilor de proiectare sigură ”Vision Zero”.	Se acceptă
	23	„Obiectiv specific 1.1: Delimitarea competențelor principalilor nouă) (Guvernul, CNSCR, MAI, MIDR, MS, MEC, MA, MAIA, ASP) autorității publice cu competențe în domeniul siguranței rutiere”, pe lângă formularea inadecvată care necesită corectare - nu corespunde („nouă” vs. „opt”) cu textul corespunzător din Tabelul 1: „OS 1.1: Delimitarea competențelor principalilor opt autorității publice cu competențe în domeniu”.	Se acceptă
	24	Considerăm necesară substituirea cuvântului „ instituțiile ” cu cuvântul „ autoritățile ” în textul: „Grad redus de conlucrare dintre instituțiile publice implicate în implementarea Programului”.	Se acceptă ca principiu. A fost înlocuit cuvântul „instituțiile” cu cuvântul „entitățile”

	25	Referitor la acțiunea nr. 4.3.5. din Planul de acțiuni „ <i>Introducerea zonelor în care este interzisă utilizarea trotinetelor/bicicletelor electrice (ex: parcuri, zone pietonale aglomerate) prin limitarea accesului prin poziționarea GPS</i> ”, în general, considerăm necesară, suplimentar, consacrarea normativă a principiului, conform căruia – conducătorii trotinetelor și bicicletelor care circulă pe trotuare și alte spații pietonale, inclusiv cu zone special marcate, însă care nu au o îngrădire fizică (a circulației pietonilor și conducătorilor de biciclete/trotinete) trebuie obligatoriu să cedeze pietonilor și să circule cu o asemenea viteză care să nu pună în pericol viața și sănătatea pietonilor. De asemenea, considerăm necesară consacrarea prohibiției circulației mijloacelor de transport care poluează fonic și/sau cu gaze de eșapament în zonele de odihnă a populației (parcuri, scuaruri, etc).	Se ia act.
Centrul de Armonizare a Legislației (Nr. 31/02-69-2446 din 05.03.2025)	26	Acțiunea 4.3.1. din proiectul Planului de acțiuni se va reformula după cum urmează: „Elaborarea și aprobarea Hotărârii Guvernului privind facilitarea schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră în vederea transpunerii Directivei (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2015 pentru sporirea capacității MAI de a identifica și sancționa încălcările normelor de circulației rutieră săvârșite cu vehicule înmatriculate în alt stat decât statul în care s-a săvârșit încălcarea”.	Se acceptă.
Centrul Național de Educație Rutieră (Nr. 03 din 10.03.2025)	27	Educația rutieră în învățământul general: Introducerea obligatorie a cursurilor de educație rutieră în programa școlară în ciclurile preșcolar, primar și gimnazial pentru a asigura formarea timpurie a unui comportament adecvat pe drumurile publice. Dezvoltarea parteneriatelor între instituțiile de învățământ și autoritățile rutiere responsabile pentru organizarea activităților practice și simulărilor de trafic rutier.	Se acceptă ca principiu. Acțiunea 4.2.3 deja prevede Modificarea curriculumului național și integrarea educației rutiere adaptată nivelurilor de învățământ (primar, gimnazial și liceal) pentru

			creșterea nivelului de conștientizare și respectare a Regulilor de Circulație Rutieră.
	28	Campanii de conștientizare: Implementarea unor campanii media regulate, axate pe respectarea regulilor de circulație și prevenirea accidentelor. Implicarea activă a comunității și a organizațiilor non-guvernamentale în acțiuni de promovare a siguranței rutiere. Campanii periodice de conștientizare destinate tuturor categoriilor de participanți la trafic, desfășurate în parteneriat cu mass-media și organizațiile societății civile.	Se acceptă ca principiu. Acțiunea 4.4.1 deja prevede Efectuarea campaniilor de sensibilizare referitor la siguranța participanților vulnerabili la trafic (copii, bicicliști, motocicliști, utilizatori de trotinete electrice, persoane cu dizabilități, căruțași) la nivel național cu implicarea sectorului privat și societatea civilă. De asemenea acțiunea 4.1.1. prevede Organizarea anuală a campaniilor de informare și responsabilizare, la nivel național, pe fiecare factor de risc comportamental (condus agresiv, conducerea sub influența alcoolului, conducerea sub influența drogurilor, încălcarea regimului de viteză).
	29	Infrastructură adaptată: Aplicarea unor măsuri stricte de control al vitezei în zonele rezidențiale în apropierea instituțiilor de învățământ și în zonele cu risc sporit. Crearea unui sistem național de monitorizare a siguranței rutiere, destinat colectării și analizării datelor privind accidentele și eficiența măsurilor implementate.	Se acceptă ca principiu. Acțiunea 2.2.1 prevede Securizarea a 30 de sectoare de drum rapoarte de MAI ca fiind cu accidentă sporită. Acțiunea 2.2.2 prevede Securizarea a 20 de sectoare de drum identificate urmare a clasificării siguranței rutiere.

			Acțiunea 2.2.3. prevede Reducerea vitezei maxime admisibile în adiacentul instituțiilor de învățământ la 30 km/h. Acțiunea 1.2.4 prevede Elaborarea mecanismelor de management al siguranței infrastructurii rutiere, ce vor include instrumentele necesare destinate managementului siguranței rutiere, colectarea și interpretarea datelor privind accidenta, mai mult ca atât, bazându-se pe elementele de infrastructură rutieră. Respectiv acțiunea 2.1.4 Clasificarea siguranței rutiere pe drumurile publice naționale va implica în sine inclusiv și clasificarea și monitorizarea a eficienței măsurilor implementate.
Alianța Organizațiilor pentru Persoane cu Dizabilități din Republica Moldova (Nr. 07 din 07.03.2025)	30	Adaptarea infrastructurii rutiere prin crearea de trotuare accesibile, semafoare cu semnal sonor și vizual, rampe de acces și spații de parcare dedicate persoanelor cu mobilitate redusă.	Se acceptă ca principiu. Acțiunea 2.2.4 prevede Construcția a 100 km de trotuar adaptat persoanelor cu necesități speciale în zonele din intravilanul localităților unde acesta lipsește. Acțiunea 4.4.2 prevede Marcarea prin pavaj tactil a spațiilor de acces spre ușa de intrare în mijlocul de transport la 100 de stații de

			așteptare de pe drumurile naționale și locale. Acțiunea 4.4.3. prevede Adaptarea a 50 de treceri de pietoni și/sau intersecții ale străzilor și drumurilor publice corespunzător cu nevoile persoanelor cu dizabilități vizuale și auditive, inclusiv montarea sistemelor de semnalizare sonoră și vizuală la intersecțiile cu trafic intens.
	31	Asigurarea unui transport public incluziv, adaptat pentru utilizatorii de scaune rulante și alte dispozitive de mobilitate asistată.	Nu se acceptă. Normele referitoare la adaptarea mijloacelor de transport în comun pentru persoane cu dizabilități deja este statuată în Legea nr. 60/2012 privind incluziunea socială a persoanelor cu dizabilități. Totodată, propunerea nu este argumentată din punct de vedere a siguranței la trafic.
	32	Campanii de conștientizare privind drepturile persoanelor cu dizabilități în trafic, adresată atât șoferilor, cât și autorităților competente.	Se acceptă ca principiu. Acțiunea 4.4.1 deja prevede Efectuarea campaniilor de sensibilizare referitor la siguranța participanților vulnerabili la trafic (copii, bicicliști, motocicliști, utilizatori de trotinete electrice, persoane cu dizabilități, căruțași) la nivel național cu implicarea

			sectorului privat și societatea civilă.
	33	Elaborarea și adoptarea programele de formare continuă pentru profesioniști, precum: arhitecți, proiectanți, ingineri, directori de construcții și programatori de computere un curs obligatoriu de accesibilitate și design universal.	Se acceptă ca principiu. Acțiunea 1.3.1 prevede Organizarea cursurilor de perfecționare pentru 400 de angajați din cadrul autorităților publice, responsabile de siguranța rutieră. Acest curs va prevedea subiecte ce țin de accesibilitatea infrastructurii rutiere.
	34	Furnizarea instruirilor privind conceptele de adaptare rezonabilă și design universal pentru funcționarii publici, instruirilor privind implementarea măsurilor legislative, administrative cu privire la accesibilitatea transportului public.	Se acceptă ca principiu. Acțiunea 1.3.1 prevede Organizarea cursurilor de perfecționare pentru 400 de angajați din cadrul autorităților publice, responsabile de siguranța rutieră. Acest curs va prevedea subiecte ce țin de accesibilitatea infrastructurii rutiere.
	35	Instruirea personalului transportului public privind comunicarea și suportul persoanelor cu dizabilități în timpul călătoriilor cu transportul public, etc.	Se acceptă ca principiu. Acțiunea 4.1.4. prevede Dezvoltarea unui program de instruire specializată a conducătorilor auto și managerilor de flote din cadrul entităților care gestionează mai multe unități de transport: companii de transport public, taxi, ambulante, camioane, etc. Acest program urmează a fi elaborat inclusiv prin prisma

			comunicării și a comportamentului persoanelor implicate în efectuarea serviciilor de transport referitor la persoanele cu necesități speciale.
	36	Includerea criteriului obligatoriu de accesibilitate în procedurile de achiziții publice a transportului public, în vederea măririi numărului de transport public adaptat pe întreg teritoriu al țării.	Nu se acceptă. Normare referitoare la achiziția mijloacelor de transport public urban adaptate pentru persoane cu dizabilități este deja este statuată în Legea nr. 60/2012 privind incluziunea socială a persoanelor cu dizabilități. Totodată, propunerea nu este argumentată din punct de vedere a siguranței la trafic.
	37	Înființarea unui mecanism de monitorizare a implementării standardelor de accesibilitate pentru transport public și aplicarea sancțiunilor pentru nerespectare, în conformitate cu prevederile Codului contravențional.	Nu se acceptă. Nu este argumentat din punct de vedere a siguranței rutiere
Agencia Națională Transport Auto (Nr. 05/1-1-1266 din 11.03.2025)	38	Indicatorul de impact: <i>“Număr de penalități revizuite pentru nerespectarea cerințelor specificate pentru vehicule”</i> se propune în următoarea redacție: <i>“Număr de vehicule revizuite și constatăte defecțiuni tehnice și/sau depistate neajunsuri în raport cu cerințele specificate pentru vehicule”</i> ;	Nu se acceptă. Indicatorul se referă la acțiunea 3.2.2 „Ajustarea sancțiunilor în domeniul circulației rutiere pentru transportul auto de pasageri și mărfuri”
	39	Indicatorul de impact: <i>“Sistem integrat și accesibil de evidență și inspectare a automobilului”</i> se propune în următoarea redacție: <i>“Subsistemul informațional „Autotest” din cadrul Sistemului de management integrat menținut și accesibil pentru evidența și inspectarea vehiculelor rutiere”</i>	Nu se acceptă. Indicatorul a fost eliminat având în vedere că acesta nu rezultă din planul de acțiuni.
Universitatea Tehnică a Moldovei	40	La pct. 2.2, se precizează că: „Prin Hotărârea de Guvern nr. 155/2003 a fost înființat Consiliul Național pentru Siguranța Rutieră (CNSCR) și Biroul Executiv	Se acceptă.

(Nr. 15-553 din 12.03.2025) La nota de fundamentare		al Consiliului, pentru a coordona și gestiona activitățile de siguranță rutieră. Însă CNSCR este o structură cu capacitate instituțională limitată". Considerăm oportun să se menționeze că Biroul Executiv al Consiliului nu există la momentul actual, iar acest fapt constituie o problemă în gestionarea siguranței rutiere.	
	41	La pct. 2.2, propunem rectificarea alineatului referitor la datele pentru perioada 2021-2024, astfel: în perioada 2021-2023 a fost înregistrate o tendință descrescătoare a numărului de accidente rutiere, decedați și traumatizați. Cu toate acestea, în anul 2024 se atestă o ușoară creștere a numărului de accidente și decedați față de anul precedent".	Se acceptă.
	42	Toate strategiile și programele internaționale de siguranță rutieră au la bază Principiile Sistemului Sigur (Safe System Principles). În acest context, propunem ca pct. 3 „Obiectivele urmărite și soluțiile propuse”, sub-pct. 3.1, alineatul 1) să fie reformulat astfel: „Republica Moldova este angajată pe deplin în procesul de integrare europeană și urmează să realizeze acțiuni dedicate implementării principiilor Sistemului Sigur, precum și a altor angajamente ce derivă din parcursul european al țării. Programul Național de Siguranță Rutieră 2025-2030 acceptă că oamenii comit greșeli și susține o combinație de măsuri pe mai multe niveluri pentru a preveni decesele cauzate de greșelile umane, luând în considerare vulnerabilitatea acestora. Documentul se bazează pe recomandările internaționale și adoptă o abordare integrată, vizând toți factorii ce influențează siguranța rutieră: Managementul instituțional, infrastructura, vehiculele, comportamentul șoferilor și intervenția în caz de accident."	Se acceptă.
	43	La sub-pct. 3.1, obiectivul 2, propunem reformularea alin. 2) după cum urmează: „Dezvoltarea infrastructurii trebuie să urmeze o abordare sistemică și ierarhică de siguranță, care să țină cont de nivelele de mobilitate și acces, precum și de interacțiunea directă dintre clasa funcțională a infrastructurii și tipurile de utilizatori. Un suport suplimentar îl constituie implementarea sistemelor inteligente de transport, atât pe rețeaua rutieră existentă, cât și pe drumurile aflate în stadiul de proiectare, ceea ce va permite optimizarea utilizării rețelei rutiere și reducerea impactului asupra mediului."	Se acceptă.

	44	La Capitolul III „Obiective”. Înaintea alineatului 1), se propune introducerea unui nou alineat cu următorul conținut: „Republica Moldova este angajată plenar în procesul de integrare europeană și declară plenipotențiar adoptarea, adaptarea și implementarea principiilor și abordării de Sistem Sigur. Principiile și abordarea de Sistem Sigur se definește prin acceptarea că oamenii comit greșeli și susține o combinație de măsuri pe mai multe niveluri pentru a preveni decesul persoanelor din cauza greșelilor comise, luând în considerare caracteristicile vulnerabilității corpului uman, care se rezumă în reducerea numărului deceselor și traumatismelor cauzate de accidente rutiere. Abordarea de Sistem Sigur diferă de sistemul existent și se adresează siguranței tuturor utilizatorilor drumului, inclusiv a celor care merg pe jos, cu bicicleta, conduc un vehicul, circulă în tranzit și călătoresc prin alte moduri, în modul prezentat mai jos: <table><tr><th></th><th>Viziunea actuală</th><th>Abordarea de Sistem sigur</th></tr><tr><td>Ținta abordării</td><td>Prevenția accidentelor</td><td>Prevenția deceselor și vătămărilor</td></tr><tr><td>Cauzele problemei?</td><td>Comportamentul participanților la trafic</td><td>Proiectare pentru limitarea erorii umane</td></tr><tr><td>Cauza principală?</td><td>Controlul vitezei în trafic</td><td>Gestionarea vitezei</td></tr><tr><td>Cine e responsabil?</td><td>Participantul la trafic ca individualitate</td><td>Factorii instituționali care sunt responsabili de sistem (APC și APL, planificatori, ingineri, etc) – responsabilitate comună</td></tr><tr><td>Abordarea intervenției de bază?</td><td>Reacție bazată pe istoria accidentelor comise</td><td>Identificare proactivă și evaluarea riscurilor</td></tr><tr><td>Care e scopul?</td><td>Reducerea numărului de accidente, decese și vătămări în baza comparării cu rezultatelor precedente</td><td>Viziunea Zero în acțiune</td></tr></table>		Viziunea actuală	Abordarea de Sistem sigur	Ținta abordării	Prevenția accidentelor	Prevenția deceselor și vătămărilor	Cauzele problemei?	Comportamentul participanților la trafic	Proiectare pentru limitarea erorii umane	Cauza principală?	Controlul vitezei în trafic	Gestionarea vitezei	Cine e responsabil?	Participantul la trafic ca individualitate	Factorii instituționali care sunt responsabili de sistem (APC și APL, planificatori, ingineri, etc) – responsabilitate comună	Abordarea intervenției de bază?	Reacție bazată pe istoria accidentelor comise	Identificare proactivă și evaluarea riscurilor	Care e scopul?	Reducerea numărului de accidente, decese și vătămări în baza comparării cu rezultatelor precedente	Viziunea Zero în acțiune	Se acceptă.
	Viziunea actuală	Abordarea de Sistem sigur																						
Ținta abordării	Prevenția accidentelor	Prevenția deceselor și vătămărilor																						
Cauzele problemei?	Comportamentul participanților la trafic	Proiectare pentru limitarea erorii umane																						
Cauza principală?	Controlul vitezei în trafic	Gestionarea vitezei																						
Cine e responsabil?	Participantul la trafic ca individualitate	Factorii instituționali care sunt responsabili de sistem (APC și APL, planificatori, ingineri, etc) – responsabilitate comună																						
Abordarea intervenției de bază?	Reacție bazată pe istoria accidentelor comise	Identificare proactivă și evaluarea riscurilor																						
Care e scopul?	Reducerea numărului de accidente, decese și vătămări în baza comparării cu rezultatelor precedente	Viziunea Zero în acțiune																						
	45	La Capitolul III, obiectivul specific 1.1, se cere îmbunătățirea textului, după cum urmează: „Reevaluarea și delimitarea competențelor principalelor autorități publice cu atribuții în domeniul siguranței rutiere (Guvernul RM, CNSCR, MAI, MIDR, MS, MEC, MA, MAIA, ASP) pentru alinierea la principiile Sistemului Sigur.” Totodată, considerăm că MA și MAIA, nu au competente evidente în gestionarea siguranței pe drumurile publice și ar trebui excluse din lista principalelor autorități publice cu atribuții în domeniul siguranței rutiere.	Se acceptă parțial. Obiectivul specific 1.1 a fost reformulat.																					

	46	Nu este clar în ce mod va fi realizat obiectivul specific 1.2 din pilonul 1 „Consolidarea capacităților de management a siguranței rutiere”, având în vedere ce aceste „mecanisme” sunt parte indispensabilă a pilonilor 2 și 3, iar o parte din acestea sunt menționate ca obiective specifice 2.1, respectiv, se regăsesc și în Capitolul IV „Impactul Programului”. În acest sens, având în vedere și scopul declarat, dar și viziunea propusă de Sistemul Sigur, venim cu următoarele sugestii de redactare și completare a obiectivelor strategice: Obiectivul specific 1.1: „Reevaluarea și delimitarea competențelor principalelor autorități publice cu competențe în domeniul siguranței rutiere (Guvern, CNSCR, MAI, MIDR, MS, MEC, MA, MAIA, ASP) pentru alinierea la principiile de Sistem Sigur’. Obiectivul specific 1.4: „Dezvoltarea și implementarea normelor CADaS (The Common Accident Data Set), ca instrument de gestionare a siguranței traficului rutier”. Obiectivul specific 1.2: „Dezvoltarea mecanismului de gestionare a viziunii de Sistem Sigur prin crearea Autorității administrative responsabile de gestionarea siguranței traficului și infrastructurii rutiere”. Obiectivul specific 2.1: „Implementarea a trei mecanisme de gestionare a siguranței infrastructurii (Evaluările de impact și auditul de siguranță rutieră, inspecțiile de siguranță rutieră, Clasificarea siguranței rețelei rutiere)”. Obiectivul specific 3.3: „Dezvoltarea și implementarea procesului de omologare a vehiculelor, ca mecanism de gestionare a siguranței traficului rutier”.	Se acceptă parțial. Obiectivele specifice au fost reformulate în conformitate cu principiul SMART (simplu, măsurabil, acceptabil, relevant si încadrat in timp).
	47	Preluarea propunerilor noastre la „Nota de fundamentare” pentru îmbunătățirea textului din pilonii Capitolului III.	Se acceptă.

48	La Capitolul IV „Impactul Programului” venim cu următoarele sugestii: a) la indicatorii de impact ce presupun instruire în domeniul managementului siguranței rutiere, ca furnizor de date să fie inclus MEC, iar având în vedere prevederile Obiectivul specific 1.1, probabil că toate aceste autorități, trebuie și fie furnizori de date. b) pentru toți indicatorii de impact, care se referă la formare/instruirea specialiștilor, se propune indicarea că capitolul „Furnizori de date”, în afară de MIDR, implicarea UTM ca furnizor de servicii de formare inițială și continuă, fapt care va permite consolidarea și dezvoltarea capacităților instituționale pentru asigurarea celor mai înalte standarde academice, inclusiv cercetarea în domeniul siguranței rutiere. c) completarea cu un nou indicator de impact și anume „standardul ISO 39007:2078 Sisteme de management ale siguranței traficului rutier (RTS). Cerințe și recomandări de bune practici implementat”. d) Indicatorul de impact „Regulament privind ierarhia funcțională a străzilor elaborat și aprobat”, se propune a fi îmbunătățit cu „Regulament privind ierarhia funcțională a drumurilor și străzilor urbane elaborat și aprobat”, deoarece o mare parte a accidentelor grave au loc pe drumurile de apropiere (intrare) în zone urbane, care sunt evaluate normativ ca drumuri din extravilan.	Se acceptă parțial. Indicatorii de impact au fost aduși în concordanță cu planul de acțiuni.
49	La Planul de acțiuni venim cu următoarele propuneri și observații: a) în cazul în care acțiunea 1.1.1 din Obiectivul specific 1.1 va fi îndeplinită, acțiunea 1.1.2 nu-și are sensul deoarece funcțiile de secretariat CNSCR ar putea fi preluate de entitatea creată. b) Acțiunea 1.2.4 se propune în următoarea redacție: „Elaborarea și aprobarea cadrului de reglementare pentru implementarea procedurilor de siguranță a infrastructurii rutiere (art. 14 Legea 350/2023)”. La indicatorii de monitorizare să se indice „3 regulamente elaborate și aprobate de Guvern”. d) Solicităm corectarea/precizarea cifrei de 500 specialiști indicați în descrierea la Obiectivul specific 1.3.	Nu se acceptă. Faptul că funcțiile de secretariat CNSCR ar putea stabilită la acțiunea nr. 1.1.1 este o posibilitate însă în lipsa certitudinii, au fost formulate 2 acțiuni. Obiectivul specific 1.3 este formulată în concordanță cu acțiunile care vin să ducă la realizarea obiectivului respectiv.

Ministerul Finanțelor (Nr. 05-17/61/347 din 13.03.2025)	50	Conform punctului 1, Capitolul III „Obiective” se menționează necesitatea de a institui o <i>autoritate administrativă responsabilă de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere</i> la nivel național, iar în dependență de statutul acesteia, va fi necesară identificarea mijloacelor financiare în scopul întreținerii autorității. În acest sens menționăm, că unul din angajamentele Guvernului este promovarea unei politici echilibrate privind ocuparea forței de muncă și în domeniul remunerării muncii. Ca urmare, considerăm inoportună propunerea de creare a unei autorități noi, iar responsabilitățile descrise în program ar putea fi delegate instituțiilor actuale din subordinea Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.	Se acceptă.
	51	Cât privește crearea mecanismelor de finanțare dedicate siguranței rutiere comunicăm că nu poate fi susținută, dat fiind faptul, că planificarea mijloacelor din bugetul de stat pentru activitățile/măsurile implementate de către Guvern se efectuează în baza principiilor generale stabilite conform Legii nr.181/2021 privind finanțele publice și responsabilității bugetar-fiscale.	Se acceptă de principiu. Noțiunea de „mecanism de finanțare” se referă nu doar la identificarea resurselor financiare dar și la modul de distribuire resurselor financiare alocate. Se referă la crearea unui mecanism de identificare a celor mai fezabile investiții.
	52	La Capitolul IV „Impactul programului”, din coloana ”indicatorii de impact” se propune de exclus indicatorul ”linie bugetară dedicată siguranței rutiere, precum și „mecanism de finanțare a siguranței rutiere instituite”, reieșind din argumentele expuse mai sus.	Se acceptă parțial. Indicatorul referitor la linie bugetară dedicată siguranței rutiere, a fost exclus.
	53	Autorul urmează să revadă măsurile din planul de acțiuni (1.1.1. și 1.1.3) referitor la crearea unei autorități administrative dedicate gestionării și dezvoltării siguranței rutiere.	Nu se acceptă. Considerăm că propunerea nu oferă o claritate asupra viziunii autorului avizului respectiv și de asemenea nici nu este suficient de argumentată, detaliată sau clarificată după caz.

	54	Din planul de acțiuni se vor exclude acțiunile 1.2.1 și 1.2.2 referitor la finanțarea siguranței rutiere, dat fiind faptul, că în prezent alocarea mijloacelor financiare pentru finanțarea activităților din bugetul de stat se efectuează în baza principiilor generale stabilite conform Legii nr.181/2021 privind finanțele publice și responsabilității bugetar-fiscal. De asemenea, conform art.17, alineatul (3) al Legii menționate nu se admite stabilirea prin alte acte normative decât legea/decizia bugetară anuală a unor sume sau cote procentuale din buget sau din produsul intern brut destinate anumitor domenii, sectoare sau programe.	Se acceptă. Acțiunile au fost substituite cu altă acțiune „Instituirea unui mecanism de finanțare a siguranței rutiere.”.
Ministerul Justiției (Nr. 04/2-2548 din 12.03.2025)	55	În denumire și tot textul proiectului, denumirea Programului se va expune în modul următor: „ <i>Programul Național de Siguranță Rutieră pentru anii 2025-2030</i> ”.	Se acceptă.
	56	În parafa de aprobare, pentru rigoare normativă, textul „Anexa nr. 1 la” se va substitui cu cuvintele „Aprobat prin”, întrucât hotărârea conține o singură anexă.	Se acceptă.
	57	Cu titlu de observație generală, semnalăm că, structura programului urmează a fi revăzută și expusă în conformitate cu pct. 16 – 19 din <i>Regulamentul cu privire la planificarea strategică</i> , aprobat prin <i>Hotărârea Guvernului nr. 386/2020</i> .	Se acceptă.
	58	Astfel, capitolul I se va întitula „ <i>Introducere</i> ”, iar după capitolul „Obiective” va fi completat cu capitolul „ <i>Indicatori de monitorizare</i> ”.	Se acceptă.
	59	Totodată, la capitolul I „Dispoziții generale” (pag. 4), atragem atenția că prin <i>Hotărârea Guvernului nr. 413/2024</i> a fost dispusă reorganizarea Întreprinderii de Stat „Administrația de Stat a Drumurilor” în Societatea pe Acțiuni „Administrația Națională a Drumurilor”. Deci, în cuprinsul proiectului, se va face mențiunea corespunzătoare cu referire la entitatea respectivă.	Se acceptă.
	60	Cu referire la obiective specifice (operaționale, elaborate în baza obiectivelor generale ale programului), menționate la capitolul III, se va ține cont că acestea prezintă rezultatele clare și bine definite conform criteriilor SMART: specifice, măsurabile, realizabile, relevante, limitate în timp, inclusiv prin prisma respectării principiului egalității de gen (a se vedea: sbp. 18.4 din <i>Regulamentul cu privire la planificarea strategică</i> , aprobat prin <i>Hotărârea Guvernului nr. 386/2020</i>).	Se acceptă.
	61	La pct. 2.1 remarcăm că în text nu se face referință la figura nr. 1. Astfel, se va completa cu mențiunea corespunzătoare.	Se acceptă.

	62	La pct. 2.2, pentru respectarea uzanțelor normative, cuvintele „Hotărârea de Guvern” se vor substitui, în toate cazurile, cu cuvintele „Hotărârea Guvernului”.	Se acceptă.
	63	Atenționăm că, în textul proiectului lipsesc referințe și nu sunt numerotate corect toate tabelele (a se vedea: capitolul II pct. 2.1 tabelul nr. 1; capitolul V tabelul nr. 1; capitolul VI alineatul întâi, expresia „tabelul de mai jos”). Astfel, se va revizui acest aspect prin operarea redactărilor necesare.	Se acceptă.
	64	La capitolul V, în alineatul al doilea, pentru rigoarea redactării, textul „De asemenea, în dependență de” se va substitui cu cuvintele „În funcție de”.	Se acceptă.
	65	Lista abrevierilor urmează a fi exclusă din cuprinsul programului. Semnalăm că, în conformitate cu art. 54 alin. (1) lit. i) din <i>Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative</i> , exprimarea prin abrevieri a unor denumiri sau termeni se face după explicarea acestora în text, la prima folosire, ulterior fiind utilizată abrevierea.	Se acceptă parțial. Lista de abrevieri a fost păstrată pentru denumirile care nu se regăsesc în partea descriptivă și apar prima dată în planul de acțiuni.
	66	La acțiunea 1.2.4, la rubrica „Termen de realizare”, textul „Dec-25” se va substitui cu textul „Decembrie 2025” (observația se referă la toate situațiile similare din plan).	Se acceptă.
	67	Referitor la acțiunile 3.2.2 și 4.3.7 ce se referă la modificarea Codului contravențional prin înăsprirea pedepselor din domeniul transportului auto de pasageri și înăsprirea sancțiunilor pentru a preveni recidivele abaterilor rutiere, sugerăm ca acestea să fie excluse din plan (observație valabilă și pentru tabelul din capitolul IV „Obiectivul general IV. Educarea participanților la trafic și consolidarea capacităților de aplicare a legii”, indicatorii de impact: Sistem de puncte de penalizare diferențiat pentru infractorii recidiviști implementat; Sistem de penalizare pentru infractorii recidiviști dezvoltat și adoptat). Considerăm că accentul nu trebuie pus pe creșterea cuantumului sancțiunilor, ci mai degrabă pe creșterea controalelor rutiere, utilizarea tehnologiilor moderne pentru detectare și monitorizare, care ar avea un impact mai mare decât simpla înăsprire a pedepselor. Totodată, nefiind un fenomen străin țării noastre, înăsprirea pedepselor poate duce la creșterea corupției în rândul organelor de control rutier,	Nu se acceptă. Tratarea tuturor contraveniențelor în același mod, indiferent de numărul abaterilor, ar fi injustă și ineficientă. În acest sens, recomandarea de a înăspri sancțiunile pentru recidiviști se bazează pe necesitatea de a răspunde adecvat comportamentelor ilegale repetitive, iar integrarea acesteia într-un sistem mai amplu de măsuri de prevenire a abaterilor

		deoarece șoferii și transportatorii pot fi mai tentați să ofere mită pentru a evita sancțiunile drastice.	rutiere va contribui la o abordare mai completă și mai eficientă. Sancțiunile mai severe au un efect disuasiv mai puternic asupra contraveniențelor recidiviști, care au demonstrat că măsurile punitive inițiale nu au fost suficient de eficiente. Acest efect este cu atât mai semnificativ în cazul celor care sunt mai predispuși să repete abaterile. Înăsprirea pedepselor nu înlocuiește, ci completează alte măsuri pentru îmbunătățirea siguranței circulației rutiere, așa cum este prevăzut în program. Afirmatia conform căreia înăsprirea pedepselor ar duce la creșterea corupției este doar o presupunere, nefiind susținută de statistici sau studii concrete. Corupția trebuie combătută prin măsuri specifice, nu prin evitarea aplicării sancțiunilor justificate. Prin urmare, recomandarea de a înăspri sancțiunile pentru recidiviști se fundamentează pe necesitatea de a proteja siguranța circulației rutiere și de a oferi un răspuns adecvat comportamentelor ilegale repetate, iar integrarea acestei măsuri într-un sistem mai larg de
--	--	--	---

			prevenire a abaterilor rutiere va duce la o abordare mai completă și eficientă.
	68	În ceea ce privește acțiunea 5.2.4 cu privire la „Reglementarea activității de expertiză tehnică extrajudiciară (post accident) în domeniul vehiculelor rutiere”, semnalăm că aceasta este în contradicție cu prevederile <i>Legii nr. 68/2016 cu privire la expertiza judiciară și statutul expertului judiciar</i> . Din considerentele expuse, acțiunea dată urmează a fi exclusă din plan.	Se acceptă.
	69	Conținutul proiectului urmează a fi definitivat conform prevederilor art. 54 din <i>Legea nr. 100/2017</i> . Textul punctelor trebuie să aibă un caracter dispozitiv, să prezinte norma instituită fără explicații sau justificări.	Se acceptă.
	70	Cu referire la numerotare, semnalăm că, potrivit art. 52 din <i>Legea nr. 100/2017</i> , elementul structural de bază al hotărârilor Guvernului este punctul. Punctele, de regulă, nu au denumire, sunt expuse fără utilizarea cuvântului „punct” și se însemnează consecutiv cu numere ordinare, exprimate prin cifre arabe, urmate de punct, începând cu primul și terminând cu ultimul, de la începutul și până la sfârșitul actului normativ. Pentru interpretare corectă și aplicare comodă, punctele pot fi divizate în subpuncte care se numerează prin adăugarea consecutivă a cifrelor arabe, până la gradul de detaliere necesar (spre exemplu, în proiectul hotărârii, la pct. 3 subpunctele se vor numera ca 3.1 și 3.2).	Se acceptă.
Avocatul Poporului Ombudsman (Nr. 04-3/21-45 din 14.03.2025)	71	Cu referire la costul estimativ total pentru implementarea Programului, se recomandă reevaluarea riscurilor și identificarea măsurilor de mitigare, inclusiv resurselor financiare pentru asigurarea realizarea acțiunilor planificate.	Se acceptă.
	72	La pct. 2.2, este stabilit că „Prin Hotărârea de Guvern nr. 155/2003 au fost înființate Consiliul Național pentru Siguranța Rutieră (CNSR) și Biroul Executiv al Consiliului, pentru a coordona și gestiona activitățile de siguranță rutieră, însă CNSR este o structură cu capacitate instituțională limitată.” Considerăm oportun de specificat că Biroul executiv al Consiliului nu există la momentul de față.	Se acceptă.
	73	La același punct 2.2, sugerăm rectificarea erorii tehnice din alineatul cu referire la datele pentru perioada 2021 – 2024, după cum urmează: „Astfel, în perioada	Se acceptă.

		2021-2023 a fost înregistrată o tendință descrescătoare a numărului de accidente rutiere, decedați și traumatizați. Cu toate acestea, în 2024 se atestă o ușoară creștere a numărului de accidente și decedați față de anul precedent.”	
	74	Având în vedere că strategiile și programele internaționale de siguranță rutieră declară și au la bază Principiile Sistemului Sigur (Safe System Principles) propunem expunerea pct. 3 subpct. 3.1, alineatul 1) „Obiectivele urmărite și soluțiile propuse” în următoarea redacție: „Republica Moldova este angajată plenar în procesul de integrare europeană și urmează să realizeze acțiuni și pași dedicați în vederea implementării principiilor de sistem siguri, dar și altor angajamente ce reies din parcursul european al țării noastre. Programul Național de Siguranță Rutieră 2025-2030, acceptând că oamenii fac greșeli, și susține o combinație de măsuri pe mai multe niveluri, pentru a preveni decesul persoanelor din cauza greșelilor lor, luând în considerare caracteristicile vulnerabilității umane, își propune să reducă semnificativ numărul deceselor și traumatismelor cauzate de accidente rutiere în Republica Moldova. Documentul se bazează pe recomandările internaționale și adoptă o abordare integrată, vizând toți factorii care influențează siguranța rutieră: infrastructura, vehiculele, comportamentul șoferilor și intervenția în caz de accident.”	Se acceptă.
	75	La subpct. 3.1, obiectivul 2, propunem expunerea alin. 2) în o nouă redacție, având în vedere că clasa ierarhică funcțională a drumului în raport cu tipurile de mobilitate și acces este unul din elementele principale de reducere a riscului în trafic. Astfel, se propune următoarea formulare: „Dezvoltarea infrastructurii trebuie să urmeze o abordare sistemică și ierarhică de siguranță, care să țină cont de nivelele de mobilitate și acces sau interacțiunea directă dintre clasa funcțională a infrastructurii, în raport cu tipurile de utilizatori. Un suport suplimentar este și implementarea sistemelor inteligente de transport, atât pe rețeaua rutieră existentă, cât și pe drumurile aflate în stadiu de proiectare, care va permite optimizarea utilizării rețelei rutiere și reducerea impactului asupra mediului.” <i>Dacă se acceptă</i> „Principiile de Sistem sigur”, atunci în documentele ce fac parte din promovarea Programului național, se impune necesitatea modificării expresiilor „reducerea numărului de accidente rutiere”, prin sintagmele	Se acceptă.

		„reducerea numărului de decese și traumatisme”, care sunt parte a țințelor abordării de Sistem sigur, având în vedere scopul salvării de vieți.																					
76	La Capitolul III „Obiective”, înaintea alineatului 1) introducerea unui nou alineat cu următorul conținut: „Republica Moldova este angajată plenar în procesul de integrare europeană și declară plenipotențiar adoptarea, adaptarea și implementarea principiilor și abordării de Sistem Sigur. Principiile și abordarea de „Sistem Sigur” se definește prin acceptarea că oamenii fac greșeli, și susține o combinație de măsuri pe mai multe niveluri, pentru a preveni decesul persoanelor din cauza greșelilor lor, luând în considerare caracteristicile vulnerabilității corpului uman, care se rezumă în reducerea numărul deceselor și traumatismelor cauzate de accidente rutiere. Abordarea de Sistem sigur diferă de sistemul existent în uz și se adresează siguranței tuturor utilizatorilor drumului, inclusiv a celor care merg pe jos, cu bicicleta, conduc un vehicul, circulă în tranzit și călătoresc prin alte moduri, în modul prezentat în Tabelul următor: <table><tr><td></td><td>Viziunea actuală</td><td>Abordarea de Sistem sigur</td></tr><tr><td>Ținta abordării</td><td>Prevenția accidentelor</td><td>Prevenția deceselor și vătămarilor</td></tr><tr><td>Cauzele problemei?</td><td>Comportamentul participanților la trafic</td><td>Proiectare pentru limitarea erorii umane</td></tr><tr><td>Cauza principală?</td><td>Controlul vitezei în trafic</td><td>Gestionarea vitezei</td></tr><tr><td>Cine e responsabil?</td><td>Participantul la trafic ca individualitate</td><td>Factorii instituționali care sunt responsabili de sistem (APC și APL, planificatori, ingineri, etc) – responsabilitate comună</td></tr><tr><td>Abordarea intervenției de bază?</td><td>Reacție bazată pe istoria accidentelor comise</td><td>Identificare proactivă și evaluarea riscurilor</td></tr><tr><td>Care e scopul?</td><td>Reducerea numărului de accidente, decese și vătămări în baza comparării cu rezultatelor precedente</td><td>Viziunea Zero în acțiune</td></tr></table>		Viziunea actuală	Abordarea de Sistem sigur	Ținta abordării	Prevenția accidentelor	Prevenția deceselor și vătămarilor	Cauzele problemei?	Comportamentul participanților la trafic	Proiectare pentru limitarea erorii umane	Cauza principală?	Controlul vitezei în trafic	Gestionarea vitezei	Cine e responsabil?	Participantul la trafic ca individualitate	Factorii instituționali care sunt responsabili de sistem (APC și APL, planificatori, ingineri, etc) – responsabilitate comună	Abordarea intervenției de bază?	Reacție bazată pe istoria accidentelor comise	Identificare proactivă și evaluarea riscurilor	Care e scopul?	Reducerea numărului de accidente, decese și vătămări în baza comparării cu rezultatelor precedente	Viziunea Zero în acțiune	Se acceptă.
	Viziunea actuală	Abordarea de Sistem sigur																					
Ținta abordării	Prevenția accidentelor	Prevenția deceselor și vătămarilor																					
Cauzele problemei?	Comportamentul participanților la trafic	Proiectare pentru limitarea erorii umane																					
Cauza principală?	Controlul vitezei în trafic	Gestionarea vitezei																					
Cine e responsabil?	Participantul la trafic ca individualitate	Factorii instituționali care sunt responsabili de sistem (APC și APL, planificatori, ingineri, etc) – responsabilitate comună																					
Abordarea intervenției de bază?	Reacție bazată pe istoria accidentelor comise	Identificare proactivă și evaluarea riscurilor																					
Care e scopul?	Reducerea numărului de accidente, decese și vătămări în baza comparării cu rezultatelor precedente	Viziunea Zero în acțiune																					
77	La capitolul III, obiectivul specific 1.1, se cere îmbunătățirea textului, după cum urmează:„Delimitarea competențelor principalilor nouă autorități publice cu competențe în domeniul siguranței rutiere (Guvern, CNSCR, MAI, MIDR, MS, MEC, MA, MAIA, ASP).”	Se acceptă parțial. Obiectivul specific 1.1 a fost reformulat.																					
78	Obiectivul specific 1.1 să fie redenumit, după cum urmează: „Reevaluarea și delimitarea competențelor principalelor autorități publice cu competențe în domeniul siguranței rutiere (Guvern, CNSCR, MAI, MIDR, MS, MEC, MA, MAIA, ASP) pentru alinierea la principiile de Sistem Sigur.”	Se acceptă parțial. Obiectivul specific 1.1 a fost reformulat.																					

	79	Obiectivul specific 1.2 să fie redenumit, după cum urmează: „Dezvoltarea mecanismului de gestionare a viziunii de sistem Sigur prin crearea Autorității administrative responsabile de gestionarea siguranței traficului și infrastructurii rutiere. ..., conform textului”	Nu se acceptă. Redacția propusă nu corespunde principiul SMART (simplu, măsurabil, acceptabil, relevant și încadrat în timp).
	80	Obiectivul specific 2.1 să fie îmbunătățit, după cum urmează: „Implementarea a trei mecanisme de gestionare a siguranței infrastructurii (Evaluările de impact și auditul de siguranță rutieră, inspecțiile de siguranță rutieră, Clasificarea siguranței rețelei rutiere)”	Se acceptă.
	81	Completarea cu obiectivul specific 3.3, cu următorul conținut: „Dezvoltarea și implementarea procesului de omologare a vehiculelor ca mecanism de gestionare a siguranței traficului rutier”.	Nu se acceptă. Dezvoltarea și implementarea procesului de omologare a vehiculelor ca mecanism de gestionare a siguranței traficului rutier deja este stabilită în acțiunile nr. 1.2.5 și 3.2.2.
	82	Completarea cu obiectivul specific 1.4, cu următorul conținut: „Dezvoltarea și implementarea normelor CADaS (The Common Accident Data Set) ca instrument de gestionare a siguranței traficului rutier”.	Nu se acceptă. Dezvoltarea și implementarea normelor CADaS deja este stabilită la acțiunea 1.2.2.
	83	La indicatorii de impact ce presupun instruire în domeniul managementului siguranței rutiere, ca furnizor de date să fie inclus MEC, iar având în vedere prevederile OS 1.1, probabil că toate aceste autorități, trebuie să fie furnizori de date.	Se acceptă.
	84	La capitolul IV.II, la toți indicatorii de impact, care se referă la formare/instruirea specialiștilor, se propune completarea la rubrica ”Furnizori de date” pe lângă MIDR, implicarea ca furnizor de servicii UTM. Acest fapt va permite dezvoltarea capacităților tehnice a UTM pentru îmbunătățirea proceselor academice.	Nu se acceptă. Nu poate fi indicat UTM ca furnizor de date având în vedere responsabil de executarea acțiunilor este MEC.

	85	La capitolul IV.II completarea cu un nou indicator de impact ”Standardul ISO 39001:2018 Sisteme de management ale siguranței traficului rutier (RTS). Cerințe și recomandări de bune practici implementat.”	Se acceptă. A fost completat cu un nou indicator de impact, „Mecanism de stimularea a întreprinderilor de transport să implementeze sistemul de management al siguranței traficului rutier în conformitate cu ISO 39001:2012, creat.”
	86	Indicatorul de impact ”Regulament privind ierarhia funcțională a străzilor elaborat și aprobat”, de îmbunătățit cu ”Regulament privind ierarhia funcțională a drumurilor și străzilor urbane elaborat și aprobat”, deoarece o mare parte a accidentelor grave au loc pe drumurile de apropiere (intrare) în zone urbane, care sunt evaluate normativ ca drumuri din extravilan.	Nu se acceptă. În planul de acțiuni nu se regăsesc acțiuni din care să reiasă un asemenea indicator.
	87	Obiectivul specific 1.1, acțiunea 1.1.2: Considerăm că în cazul în care acțiunea 1.1.1 va fi îndeplinită, acțiunea 1.1.2, nu-și are sensul, deoarece funcțiile de secretariat CNSCR ar putea fi preluate de această entitate creată.	Nu se acceptă. Faptul că funcțiile de secretariat CNSCR ar putea stabili la acțiunea nr. 1.1.1 este o posibilitate însă în lipsa certitudinii, au fost formulate 2 acțiuni. Obiectivul specific 1.3 este formulată în concordanță cu acțiunile care vin să ducă la realizarea obiectivului respectiv.
	88	Acțiunea 1.2.4 nu este clară ca formulare. Se propune următoarea expunere: „Elaborarea și aprobarea cadrului de reglementare pentru implementarea procedurilor de siguranță a infrastructurii rutiere (articolul 14, Legea 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere)”. La indicatorii de monitorizare să se indice „3 regulamente elaborate și aprobate de Guvern”.	Se acceptă parțial. Acțiunea a fost reformulată, „Elaborarea cadrului normativ aferent mecanismelor de management al siguranței infrastructurii rutiere.”.

	89	Obiectivul specific 1.3. cifra 415 de substituit cu 500. Atenționăm că în descrierea din pct.1 al capitolului III din Program este menționat: „ Obiectiv specific 1.3: Formarea continuă a circa 500 de specialiști din cadrul autorităților”.	Nu se acceptă. Obiectivul specific 1.3 este formulată în concordanță cu acțiunile care vin să ducă la realizarea obiectivului respectiv.
Ministerul Afacerilor Interne (Nr. 38/829 din 11.03.2025)	90	Reieșind din faptul că în conformitate cu pct.3 a proiectului, autoritățile și instituțiile responsabile urmează „să prezinte anual Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale până la data de 15 februarie, precum și la solicitare, rapoartele despre implementarea Planului de acțiuni privind implementarea Programului Național de Siguranță Rutieră 2025-2030”, se propune modificarea termenului stabilit la pct.4 subpct.4) și anume termenul de „1 decembrie 2030” se va substitui cu „1 martie 2031”.	Se acceptă.
	91	Suplimentar, considerăm necesară completarea proiectului cu pct. 5 cu următorul conținut: „5. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.”.	Se acceptă.
	92	Textul „Anexa nr. 1” la Proiectul Programului, va fi substituit cu cuvântul „Anexa”, deoarece proiectul propus spre avizare, nu mai conține și alte anexe.	Se acceptă.
	93	În partea descriptivă a proiectului Programului, denumirea Capitolului I „Dispoziții generale” se va substitui cu denumirea „Introducere”, conform reglementărilor prevăzute de pct. 18 subpunct. 18.1 din Regulamentul cu privire la planificarea strategică, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 386/2020.	Se acceptă.
	94	La figura nr. 2, indicatorii siguranței rutiere vor fi completați cu anii 2023-2024, deoarece indicatorii pentru acești ani trebuie să se regăsească în figură, inclusiv și descrierea acestora. Asemenea propunere este valabilă și pentru indicatorii „consecințele accidentelor rutiere din Republica Moldova”, reflectați în figura nr. 3.	Nu se acceptă. Datele referitoare la anii 2023-2024 sunt analizate separat (tab nr. 1 și 2, fig. nr. 6 și 7) ca tendințele actuale a situație accidentare.

	95	Informațiile din figurile 4, 5, 8 și 9, chiar dacă și sunt preluate din surse internaționale, e necesar a fi traduse în limba română, pentru a fi pe înțelesul tuturor grupurilor-țintă, asupra cărora va avea impact Programul.	Se acceptă.
	96	Capitolul III „Obiective” va fi divizat în două capitole separate – „Obiective generale” și „Obiective specifice”, conform cerințelor prevăzute în pct. 8 subpunctele 18.3 și 18.4 din Regulamentul enunțat. Totodată, se atrage atenția asupra necesității stabilirii obiectivelor specifice în conformitate cu criterii stabilite la pct. 18.4 din Regulamentul cu privire la planificarea strategică, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 386/2020, conform căruia obiectivele specifice urmează a fi operaționale, elaborate în baza obiectivelor generale ale programului, care prezintă rezultatele clare și bine definite conform criteriilor SMART: specific, măsurabil, realizabil, relevant, limitat în timp, inclusiv prin prisma respectării principiului egalității de gen. Se consideră imperativă, stabilirea valorii de referință pentru obiectivele programului, precum și a formulei de calcul (de ex.: pentru obiectivul specific 5.1: „Reducerea cu 15% a timpului de răspuns la accidente până în anul 2030”, nu este clar, care este valoarea de referință pentru anul 2024 și nici formula pentru a calcula timpul de răspuns, situația este similară și pentru obiectivul specific 5.2 „Reducerea cu 20% a timpului de documentare a accidentelor rutiere și îmbunătățirea calității datelor până în anul 2030”).	Se acceptă parțial. Capitolele „Obiective generale” și „Obiective specifice” au fost comasate în conformitate cu recomandarea din Raportul de evaluare a calității și conformității proiectului Programului. De asemenea a fost introdus anul de referință 2024.
	97	În proiectul Programului lipsește capitolul „Indicatori de monitorizare”, care vor conține prezentarea indicatorilor de impact și de rezultat, corespunzător obiectivelor generale și obiectivelor specifice, cu indicarea valorilor de referință, valorilor-țintă intermediare și valorilor-țintă finale, cu dezagregarea disponibilă, conform criteriilor de gen, vârstă, mediu de reședință, statut socioeconomic, etnie, statut migrațional etc.	Se acceptă parțial. Indicatorii de impact și de rezultat au fost modificați conform solicitărilor C.S.
	98	Urmează a fi revizuit și capitolul IV „Impactul programului”, prin prisma pct. 8 subpunct. 18.6 din Regulamentul cu privire la planificarea strategică, iar indicatorii reflectați urmează a fi migrați la capitolul Obiective generale, fiind obligatorie stabilirea indicatorilor și pentru obiective specifice.	Se acceptă parțial. Indicatorii de impact și de rezultat au fost modificați conform solicitărilor C.S.

		Subsecvent, se observă că unii indicatori sunt irelevanți, nefiind respectat Ghidul metodologic privind integrarea prevederilor Strategiei naționale de dezvoltare în documentele de planificare și documentele de politici publice la nivel național. În acest sens, spre exemplu, nu este clar indicatorul „Număr de echipaje de poliție dotate cu truse de prim ajutor”, precum și valoarea de referință „0” pentru 2025 și „200” pentru 2030. Referitor la indicatorul „Exerciții comune de simulare a accidentelor rutiere pentru echipele de ambulanță, Inspectoratul General al Poliției și Inspectoratul General pentru Situații de Urgență pentru a exersa și îmbunătăți colaborarea în teren”, reieșind din faptul cu respectivele exerciții se realizează nu este explicabilă stabilirea valorii de referință „0”, chiar dacă în anul 2025 ele nu au fost realizate.	
	99	La Capitolul VI „Riscuri de implementare”, riscurile identificate sunt insuficiente (doar 4) și în acest sens, este necesară identificarea și a altor riscuri anticipate, pentru a facilita implementarea cu succes a Programului.	Se acceptă. Au fost identificate și alte riscuri.
	100	Capitolul VII va avea denumirea „Autorități și instituții responsabile”.	Se acceptă.
	101	Se atrage atenția asupra dublărilor de text în partea descriptivă, spre exemplu „Comparând datele generalizate pentru anii 2023-2024, se atestă o creștere 3 cu +1,36% a numărului de accidente înregistrate, cu +5,56% a persoanelor decedate și cu +3,49% a persoanelor traumatizate”, aceste date se regăsesc atât la pag.6, cât și la pag.8.	Se acceptă.
	102	Se impune necesitatea modificării textului „Decesele în rândul vehiculelor cu 2-3 roți” ori decesele survin în rândul persoanelor care conduc vehiculele.	Se acceptă.
	103	Condescendent, se consideră inacceptabilă diferențierea nivelului admisibil de alcool în sânge în funcție de experiența șoferului sau de tipul vehiculului, aceasta reglementarea ar putea genera abuzuri. Mai mult decât atât, nu au fost invocate studii, cercetări, statistici care ar susține abordarea vizată.	Nu se acceptă. Stabilirea prevederilor specifice pentru șoferii începători și șoferii profesioniști a limitei concentrației de alcool în sânge, face parte din setul de recomandări ale Organizației Mondiale a Sănătății pentru țările membre privind implementarea Planului

			Global ”Decada de Acțiuni pentru Siguranța Rutieră 2021– 2030”. Mai mult ca atât, diferențierea nivelului admisibil de alcool în sânge în funcție de experiența șoferului sau de tipul vehiculului este implementată în țări precum Elveția, Olanda, Italia, Luxemburg, Lituania și alte țări Europene (conform datelor OMS), țări care se remarcă printr-un nivel de siguranță rutieră mai înalt față de media Europeană.
	104	Acțiunile și indicatorii de monitorizare necesită a fi reformulați pentru a corespunde cerințelor pct.19.2 și 19.3 din Regulamentul cu privire la planificarea strategică, aprobat prin HG nr.386/2020, și anume, acțiunile trebuie să reflecte exact scopul care urmează a fi atins, iar indicatorii de monitorizare să fie formulați concret pentru a face posibilă monitorizarea și evaluarea finală a programului. În acest sens, se recomandă ca indicatorii de rezultat și progres stabiliți în proiectul Planului de acțiuni privind implementarea Programului Național de Siguranță Rutieră 2025-2030, să fie corelați cu acțiunile propuse, urmând a fi măsurabili, fapt care va facilita evaluarea obiectivă a nivelului de implementare a Programului.	Se acceptă.
	105	La acțiunea nr.1.1.3 „Aprobarea unei Legi unice referitoare la siguranța traficului rutier” nu este corelată cu partea descriptivă a proiectului în care se abordează actualizarea Legii nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier. În acest sens, este necesară ajustarea textelor, pentru a fi clară abordarea autorului.	Se acceptă.
	106	La acțiunea nr.1.2.3 – „Convertirea Sistemului informațional automatizat Registrul Accidentelor Rutiere în conformitate cu setul comun de date despre accidente rutiere (CADAS)”, se propunem excluderea acesteia, deoarece acțiunea propusă este prevăzută în conținutul Programului de ordine și securitate	Nu se acceptă. Având în vedere termenul de implementare a Programului de ordine și securitate publică pentru

		publică pentru anii 2022-2025 și nu este necesară dublarea cu respectivul document de politică publică.	anii 2022-2025 și ținând cont că pentru anul 2025 acțiunea respectivă nu se regăsește în planurile de activitate ale Guvernului, păstrarea acțiunii respective este imperativă. Mai mult ca atât prevederile CADaS sunt indispensabile în implementarea Legii 350/2023 privind siguranța infrastructurii rutiere și a actelor subsecvente acesteia, în speță efectuarea clasificării siguranței rețelei rutiere, precum și la efectuarea inspecțiilor de siguranță rutieră.
	107	La acțiunea nr.1.2.4 – se propune de revizuit indicatorul „3 Regulamente elaborate”, deoarece nu se corelează cu esența acțiunii propuse. Totodată, este necesar de indicat autoritatea responsabilă de elaborarea și aprobarea acestora, cu atât mai mult nu ține de competența Ministerului Afacerilor Interne elaborarea regulamentelor privind managementul de siguranță al infrastructurii rutiere.	Se acceptă parțial. Regulamentele elaborate sunt Inspecții de siguranță rutieră, Clasificarea rețelei rutiere, Auditul de siguranță rutieră ce vor fi hotărâri de guvern adoptate distincte.
	108	Textul obiectivului specific 1.3 „Formarea continuă a circa 415 de specialiști din cadrul autorităților publice, responsabile de siguranța rutieră până în anul 2030”, nu corespunde cu textul obiectivului specific 1.3 din partea descriptivă a programului – „Formarea continuă a circa 500 de specialiști din cadrul autorităților publice responsabili de siguranța rutieră, până în anul 2030”. Totodată, nici acțiunea 1.3.1 „Organizarea cursurilor de perfecționare pentru 400 de angajați din cadrul autorităților publice, responsabili de siguranța rutieră”, nu este corelată cu obiectivele menționate supra.	Se acceptă.

109	La acțiunea nr.3.2.2 – „Ajustarea sancțiunilor în domeniul circulației rutiere pentru transportul auto de pasageri și mărfuri”, necesitatea acesteia nu rezidă din partea descriptivă a Programului, cu atât mai mult nu au fost reflectate date statistice privind identificarea problemei date și nu au fost prezentate careva date statistice cu privire la transportul auto de mărfuri și pasageri. Astfel, se consideră că acțiunea preconizată nu este argumentată și fundamentată pe careva criterii, fapt care va crea impedimente la realizarea acesteia. Se menționează că, în conformitate cu prevederile art. 6 alin. (4) din Codul transporturilor rutiere nr.150/2014, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale este autoritatea care elaborează și promovează documentele de politici publice ale Guvernului și strategiile naționale de dezvoltare în domeniul transporturilor rutiere. Subsecvent, potrivit prevederilor art. 407 alin. (2) lit. a) din Codul contravențional nr.218/2008, în domeniul transportul rutier și electric sunt în drept să constate contravenții și să examineze cauze contravenționale, să aplice măsuri procesuale de constrângere și sancțiuni în limitele competenței, șefii serviciilor abilitate cu funcții de control și adjuncții lor, precum și inspectorii abilitați cu funcții de control. Prin urmare, acțiunea nr. 3.2.2 este improprie Ministerului Afacerilor Interne, dar este tangențială competenței funcționale Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (Agenția Națională de Transport Auto).	Se acceptă parțial. Denumirea acțiunii a fost modificată. Totodată atragem atenția asupra faptului că acțiunea se referă la sancțiunile în domeniul circulației rutiere și nu în domeniul transportului. Respectiv, urmează a fi revizuite sancțiunile pentru încălcarea RCR de către transportatorii de marfă și pasageri. Individualizarea sancțiunilor este în concordanță cu art. 9 din Codul contravențional nr. 218/2008, „Principiul individualizării răspunderii contravenționale și sancțiunii contravenționale”.
110	La Obiectivul specific 4.1: „Sporirea nivelului de pregătire a circa 200 mii de conducători de vehicule la etapa obținerii dreptului de conducere până în anul 2030”, se propune reformularea obiectivului dat, deoarece nu este formulat cu claritate și nu definește scopul urmărit prin realizarea acestuia și nu există o claritate din conținutul Programului privind cifra de „circa 200 mii de conducători de vehicule”.	Se acceptă.
111	La acțiunea nr.4.1.1 – la indicatorul de monitorizare „Număr de campanii de informare organizate” de specificat perioada desfășurării campaniilor, or definirea indicatorului „Minim câte o campanie de informare organizată anual pe fiecare domeniu separat”. Totodată, se propune ca această acțiune să fie exclusă de la obiectivul specific 4.1 „Sporirea nivelului de pregătire a circa 200 mii de conducători de vehicule la	Se acceptă parțial. Denumirea indicatorului a fost reformulată. Totodată, este de menționat faptul că, organizarea anuală a campaniilor de informare și

		etapa obținerii dreptului de conducere până în anul 2030”, dat fiind faptul că nu este corelată cu acesta.	responsabilizare la nivel național pe fiecare factor de risc comportamental (condus agresiv, conducerea sub influența alcoolului, conducerea sub influența drogurilor, încălcarea regimului de viteză) este o acțiune direct corelată cu obiectivul „reducerea comportamentelor riscante” în trafic. Beneficiul acestei acțiuni constă în faptul că, prin campaniile de informare și responsabilizare, se promovează conștientizarea efectelor negative ale comportamentelor riscante asupra siguranței rutiere. Educarea participanților la trafic și responsabilizarea lor vizavi de pericolele condusului agresiv, al consumului de alcool sau droguri la volan, precum și al încălcării regimului de viteză, contribuie semnificativ la reducerea incidenței acestor comportamente.
	112	Se propune corelarea acțiunilor de la obiectivul specific 4.2 „Elaborarea materialelor didactice și instruirea a 500 de profesori din cadrul instituțiilor de învățământ în domeniul siguranței rutiere până în anul 2029” cu Ordinul Ministerului Educației și Cercetării nr. 900/2024 cu privire la aprobarea Conceptului de educație rutieră în învățământul general, fiind necesară continuarea procesului inițiat urmare aprobării Programului de ordine și securitate publică pentru anii 2022-2025, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr.913/2022 și	Se acceptă.

		anume acțiunea 3.2.7, „Elaborarea unui concept național de educație rutieră, bazat pe analiza de risc, grupuri-țintă și categorii de vârstă”.	
	113	Acțiunea nr. 4.3.2 „Dotarea echipajelor de poliție cu tehnologii de digitalizare a proceselor de documentare a abaterilor rutiere (echipament, software, aplicații)” reprezintă a dublare a acțiunilor din Programul de ordine și securitate publică pentru anii 2022-2025, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr.913/2022 și Planul național de dezvoltare pentru perioada 2025-2027, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr.361/2024. Totodată, indicatorii nu sunt măsurabili. Astfel, în eventualitatea în care se decide ca acțiunea respectivă să se regăsească în proiect se consemnează despre necesitatea corelării acțiunii respective cu documentele de politică nominalizate în vederea excluderii normelor inconsecvente.	Se accepta.
	114	Se propune de revizuit acțiunea nr.4.3.6 „Introducerea programelor de conducere responsabilă pentru șoferii care încalcă prevederile legale privitoare la viteză și programelor de consiliere-reeducare post-accident” ori reieșind din faptul că nu este explicată problema și competențele în realizarea programelor vizate. Mai mult ca atât, prin prisma atribuțiilor stabilite în Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, se consideră că sarcinile trasate Ministerului Afacerilor Interne în domeniul siguranței rutiere excedă domeniul de competență a ministerului.	Se acceptă. Acțiunea respectivă a fost stabilită în sarcina M.J. dat fiind faptul că Biroul Național de Probațiune este în subordinea acestuia.
	115	Referitor la acțiunea 4.3.7 „Înăsprirea sancțiunilor pentru prevenirea recidivelor în domeniul abaterilor rutiere” se va menționa că nu este bazată pe analiză, lipsind legătura între partea descriptivă și operațională a programului.	Se acceptă. A fost modificată denumirea acțiunii.
	116	Acțiunea nr. 5.1.6 – „Formarea continuă polițiștilor în acordarea primului ajutor medical atunci când echipajele de poliție ajung primele la fața locului”, se propune de a fi exclusă sau reformulată, deoarece acțiunea dată nu este corelată cu scopul propus prin obiectivul specific „Reducerea cu 15% a timpului de răspuns la accidente până în anul 2030”, iar la indicatorul „Numărul cazurilor de acordare a primului ajutor medical de către polițiști”, nu este prevăzut un mecanism de înregistrare a acestora.	Se acceptă.

		Mai mult decât atât, acțiunea vizată s-a regăsit anterior în alte documente de politici publice, iar în partea descriptivă nu a fost analizată nici necesitatea organizării acestora, nici calitatea acordării primului ajutor medical.	
	117	În contextul celor invocate supra, se propune excluderea sau reformularea acțiunii 5.1.9 „Dotarea a 100 de vehicule de patrulare a Poliției cu truse de prim ajutor suplimentare”. Mai mult decât atât, nu poate fi acceptată nici abordarea dotării doar a 100 vehicule, în situația în care pentru altă acțiune a fost stabilit indicatorul „Numărul cazurilor de acordare a primului ajutor medical de către polițiști”.	Se acceptă.
	118	Acțiunea 5.2.2 „Digitalizarea procesului de colectare a informației de la locul producerii accidentului rutier” dublează acțiunea nr.4.3.2 „Dotarea echipajelor de poliție cu tehnologii de digitalizare a proceselor de documentare a abaterilor rutiere (echipament, software, aplicații)” din proiectul vizat, precum și acțiunile din Programul de ordine și securitate publică pentru anii 2022-2025, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr.913/2022 și Planul național de dezvoltare pentru perioada 2025-2027, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr.361/2024. Suplimentar, se propune de exclus Inspectoratului General al Poliției și Serviciul tehnologii informaționale de la compartimentul parteneri, dat fiind faptul că Inspectoratului General al Poliției și Serviciul tehnologii informaționale nu sunt partenerii Ministerului Afacerilor Interne, dar subdiviziuni subordonate acestuia.	Nu se acceptă. Acțiunea 4.3.2 vizează dotarea echipajelor de poliție cu echipamente necesare pentru înregistrarea și documentarea abaterilor rutiere, precum radar, alcotester, cameră foto/video, laptop, imprimantă ect., în scopul îmbunătățirii capacităților de aplicare a legii și îmbunătățirii eficienței intervențiilor. În schimb, acțiunea 5.2.2 se concentrează pe digitalizarea procesului de colectare a datelor rezultate în urma unui accident rutier, aceste informații fiind esențiale pentru analiza cauzelor accidentelor, identificarea factorilor determinanți și evaluarea influenței acestora asupra gravității accidentului, precum și a altor factori colaterali ce pot contribui la circumstanțele și severitatea evenimentului rutier.

	119	La acțiunea 5.2.4 „Reglementarea activității de expertiză tehnică extrajudiciară (post accident) în domeniul vehiculelor rutiere” ca și pentru celelalte acțiuni este necesară descrierea argumentelor se denotă că expertizele în domeniul accidentelor rutiere se regăsesc reglementate în Nomenclatorul expertizelor judiciare, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr.195/2017. Corelativ se menționează că politica statului în domeniul expertizei judiciare este de competența Ministerului Justiției (a se vedea pct. 6 subpct. 14 din Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea Ministerului Justiției, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 698/2017). Respectiv, indicarea Ministerului Afacerilor Interne în calitate de autoritate responsabilă este irelevantă. În lumina celor expuse se optează pentru revizuirea per ansamblu a acțiunii propuse.	Se acceptă.
	120	Subsecvent, cu referire la pct. 4.3.5 privind introducerea zonelor în care este interzisă utilizarea trotinetelor/bicicletelor electrice (ex: parcuri, zone pietonale aglomerate) cu limitarea accesului prin poziționarea GPS, considerăm imperios revizuirea statutului de responsabil al acțiunii stabilit pentru Ministerul Afacerilor Interne prin prisma rigorilor articolelor 8 și 16 din Legea nr.131/2007 cu privire la siguranța traficului rutiere, care indică expres că Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și administrația publică locală sunt autorități responsabile pentru întreținere, reparare și înzestrare cu mijloace de semnalizare a drumurilor publice pentru sistematizarea și organizarea traficului rutier în vederea garantării siguranței circulației, amenajarea drumurilor laterale pentru circulația vehiculelor cu tracțiune animală, vehiculelor autopropulsate și amenajarea pistelor pentru bicicliști.	Nu se acceptă. Introducerea zonelor cu restricții pentru trotinete/biciclete electrice este o măsură de control al traficului, care se încadrează în competențele MAI conform Legii nr.131/2007 cu privire la siguranța traficului rutiere. Totodată, potrivit prevederilor art. 400 din Codul contravențional nr. 218/2008, de competența MAI este aplicarea sancțiunilor în domeniul circulației rutiere. Respectiv, sancționarea pentru circulația vehiculelor (trotinetelor electrice) pe trotuare și parcuri, este de competența serviciilor abilitate ale Poliției. Pornind de la cele menționate și având în vedere că trotinetele

			electrice închiriate sunt utilizate pentru săvârșirea contravențiilor, considerăm cea mai eficientă metodă de contracarare a acestui fenomen, conlucrarea dintre proprietarii trotinetelor respective și autoritățile responsabile de aplicarea sancțiunilor.
	121	Se atrage atenția autorului asupra necesității completării compartimentului „Costuri” la toate acțiunile stabilite în Planul de acțiuni de implementare a Programului, deoarece nu sunt indicate costuri pentru fiecare acțiune în parte, fapt care poate genera ulterior impedimente la realizarea acestora din lipsa finanțărilor din surse interne sau din surse externe, care va spori riscurile asupra atingerii obiectivelor definite.	Nu se acceptă. Tabelul a fost format în conformitate cu avizul Cancelariei de Stat nr. 21/1-78 -151 din 09.01.2025.
	122	Se consideră judicios redactarea proiectului în contextul reglementărilor art. 54 alin. (1) lit. a) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, Regulamentului cu privire la planificarea strategică, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.386/2020 și Ghidului metodologic privind integrarea prevederilor Strategiei naționale de dezvoltare în documentele de planificare și documentele de politici publice la nivel național, aprobat prin Ordinul Cancelariei de Stat nr.65/2021.	Se acceptă.
Î.S. „Administrația de Stat a Drumurilor”	123	Subpunctului 1.3.2 – <i>„Elaborarea și adoptarea Regulamentului de certificare (licențiere) a auditorilor de siguranță rutieră”</i> , de coordonare a regulamentului respectiv, considerăm că este de competență MIDR.	Se acceptă.

(Nr. 07-02/1199 din 10.03.2025)	124	Solicitarea să fie incluși în subpunctul 1.3.5 – „ <i>Pregătirea a 15 auditori în domeniul siguranței rutiere</i> ” și angajații din cadrul Î.S. „ASD”	Nu se acceptă. Având în vedere că auditorul trebuie să fie independent în raport cu administratorul drumului, pregătirea angajaților administratorului drumului în domeniul respectiv este nejustificată.
	125	Subpunctul 2.1.3 – „ <i>Dezvoltarea bazei normativelor tehnice ce reglementează aspectele care influențează siguranța traficului rutier (proiectarea străzilor, semnalizarea rutieră, accesibilitatea persoanelor cu dizabilități, transportul alternativ)</i> ”, în care Î.S. „ASD” a fost desemnată drept partener al Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR), considerăm că elaborarea documentelor normative specifice pentru siguranța rutieră ar trebui să fie responsabilitatea MIDR, care dispune de expertiza și resursele necesare pentru coordonarea acestui proces.	Se acceptă.
	126	Cu referire la subpunctul 2.1.4 – „ <i>Clasificarea siguranței rutiere pe drumurile publice naționale</i> ”, în conformitate cu prevederile art. 9, pct. 3 din Legea nr. 350 din 24.11.2023 privind gestionarea siguranței rutiere, se indică: „ <i>Clasificarea siguranței rețelei rutiere se efectuează în conformitate cu Regulamentul cu privire la clasificarea siguranței rețelei rutiere, aprobat de Guvern</i> ”. Astfel, considerăm că coordonarea acestui proces nu este de competența Î.S. „ASD”	Se acceptă. ASD urmează să participe în grupurile de lucru care va examina situația rutieră la fața locului.
	127	Subpunctul 2.2.1 – „ <i>Securizarea a 30 de sectoare de drum rapoarte de MAI ca fiind cu accidentă sporită</i> ”, pentru realizarea acestui obiectiv, este important, să subliniem că în contextul examinării informațiilor furnizate (în modul general) de către MAI, cu privire la numărul de accidente rutiere produse pe drumurile publice naționale, înregistrate în Registrul de evidență a accidentelor rutiere, informațiile oferite nu relevă cauzele producerii accidentelor rutiere, în special, dacă acestea accidente au avut loc din cauza infrastructurii rutiere, nu și din alte considerente.	Nu se acceptă. După implementarea normelor CADAS, urmează a fi executată acțiuni 2.2.2. Până la implementarea normelor CADAS, ASD urmează să intervină în baza informației existente la moment, în forma care este disponibilă.

		În acest context Î.S. „ASD” menționează, că realizarea obiectivului nominalizat este dependentă de subpunctul 1.2.3 „<i>Convertirea Sistemului informațional automatizat Registrul Accidentelor Rutiere în conformitate cu setul comun de date despre accidentele rutiere (CADAS)</i>”, cu specificarea termenului de realizare – decembrie 2027. Astfel, venim cu solicitarea să modificați termenul de implementare (subpunctul 2.2.1) în anul august 2029.	
	128	Subpunctul 2.2.6 – „Reducerea cu 90% a obiectivelor construite neautorizat sau cu abateri de la normele de siguranță rutieră, în zona drumurilor publice naționale”, menționăm că la momentul actual se identifică aceste obiective și ca urmare va fi implementată procedura de desființare a acestora. În acest sens Î.S. „ASD” propune atingerea acestui obiectiv cu „Reducerea cu 70% a obiectivelor construite neautorizat sau cu abateri de la normele de siguranță rutieră, în zona drumurilor publice naționale”.	Se acceptă.
	129	Solicităm la subpunctul 5.1.1 – „<i>Actualizarea cadrului legal care să asigure managementul unitar al intervenției serviciilor specializate și resurselor folosite de acestea în cazul accidentelor rutiere</i>”, să modificați termenul de implementare în anul 2028.	Nu se acceptă. Propunerea referitoare la extinderea termenului de implementare până în anul 2028 nu poate fi acceptată, având în vedere că autorul avizului nu a fost prezentată o justificare clară și detaliată în susținerea acestei solicitări. În mod similar, responsabilitatea principală pentru această acțiune revine Ministerului Afacerilor Interne (MAI), iar Î.S. Administrația de Stat a Drumurilor va avea un rol de partener în procesul de implementare. De asemenea, ar fi necesar ca modificarea termenului să fie

			fundamentată pe argumente clare care să demonstreze de ce o astfel de extensie este esențială și cum aceasta va contribui la succesul implementării proiectului.
Ministerul Muncii și Protecției Sociale (Nr. 02/1174 din 10.03.2025)	130	La cap. IV. Impactul Programului, Obiectivul general V. Creșterea capacităților de intervenție în situații de urgență și îngrijire post accident, indicatorul Program național de asistență socială și integrare în câmpul muncii a victimelor accidentelor rutiere, soldate cu invaliditate sau cu necesități speciale dezvoltat și implementat se propune reiterat a fi exclus, ținând cont că categoriile respective nu necesită măsuri suplimentare și/sau separate cu scopul integrării în câmpul muncii, decât cele prevăzute de Legea nr.105/2018 cu privire la promovarea ocupării forței de muncă și asigurarea de șomaj și de asistență socială, prevăzute de Legea nr. 60/2012 privind incluziunea socială a persoanelor cu dizabilități.	Se acceptă.
	131	La Obiectivul General 4: Educarea participanților la trafic și consolidarea capacităților de aplicare a legii, în Obiectivul specific 2, după acțiunea 4.2.4 se propune reiterat completarea cu două acțiuni noi, cu următorul conținut:	Se acceptă ca principiu. Acțiunea 4.4.1 prevede Efectuarea campaniilor de sensibilizare referitor la siguranța participanților vulnerabili la trafic (copii, bicicliști, motocicliști, utilizatori de trotinete electrice, persoane cu dizabilități, căruțași) la nivel național cu implicarea sectorului privat și societatea civilă. Aceste campanii au rolul și de a informa populația privind comportamentul în trafic. De asemenea acțiunea 4.2.1 prevede Organizarea seminarelor (training) pentru instruirea a 500 de profesori și educatori privind

		4.2.5	Desfășurarea campaniilor (anual) de informare a populației în rândul copiilor și tinerilor privind comportamentul în trafic	Decembrie 2030	MAI	APL, MMPS, MS, MEC, mediul academic, organizații neguvernamentale	În limita bugetului alocat	Reducerea numărului de copii victime ale accidentelor rutiere; Numărul de copii instruiți; Ponderea numărului de copii implicați în accidente rutiere în descreștere.	predarea regulilor de siguranță rutieră în școli și grădinițe, care ulterior prin aplicarea ghidului de educație rutieră cu seturi de planșe didactice adaptate pe nivele pentru predarea siguranței rutiere în școli vor stimula creșterea gradului de conștientizare a siguranței rutiere și comportamentul în siguranță a participanților vulnerabili la trafic.
		4.2.6	Prezentarea unor modele educaționale de ghidare pentru părinți privind educația copiilor în materie de siguranță rutieră	Decembrie 2026	MIDR	MEC, MAI, MMPS, MS, mediul academic, organizații neguvernamentale	În limita bugetului alocat	Creșterea gradului de conștientizare privind rolul părintelui în educația siguranței rutiere a copilului; Număr de familii cu copii instruite	
	132	Se propune modificarea acțiunilor 4.4.2 și 4.4.3 din Planul de acțiuni, inclusiv acțiuni noi, după cum urmează: - 4.4.2 Marcarea prin pavaj tactil a tuturor spațiilor de acces spre ușa de intrare în mijlocul de transport; - 4.4.3 Adaptarea a tuturor trecerilor de pietoni și intersecțiile străzilor și drumurilor publice corespunzător cu nevoile persoanelor cu dizabilități locomotorii, vizuale și auditive, inclusiv montarea sistemelor de semnalizare sonoră și vizuală la intersecțiile cu trafic intens; -4.4.4 Montarea panourilor de afișaj corespunzătoare nevoilor persoanelor cu dizabilități vizuale și auditive; - 4.5. Adaptarea rezonabilă a mijloacelor de transport în comun aflate în circulație la necesitățile persoanelor cu dizabilități, inclusiv imprimarea cu caractere mari și în culori contrastante rutele și indicativele mijloacelor de transport public.							Se acceptă ca principiu. Este de menționat faptul că, acțiunea 4.4.2. prevede Marcarea prin pavaj tactil a spațiilor de acces spre ușa de intrare în mijlocul de transport la 100 de stații de așteptare de pe drumurile naționale și locale. La fel acțiunea 4.4.3 prevede Adaptarea a 50 de treceri de pietoni și/sau intersecții ale străzilor și drumurilor publice corespunzător cu nevoile persoanelor cu dizabilități vizuale și auditive, inclusiv montarea sistemelor de semnalizare sonoră

			și vizuală la intersecțiile cu trafic intens. Acțiunile menționate, respectiv marcarea prin pavaj tactil a spațiilor de acces la stațiile de așteptare și adaptarea trecerilor de pietoni și intersecțiilor pentru persoanele cu dizabilități, urmează a fi implementate de către administratorii drumurilor în conformitate cu Legea drumurilor nr.509/1995, având în vedere că aceștia sunt responsabili pentru gestionarea infrastructurii rutiere. În plus, specificul intervenției va depinde de solicitările primite și de evaluarea nevoilor stringente.									
Ministerul Sănătății (Nr. 14/917 din 17.03.2025)	133	La Planul de acțiuni privind implementarea Programului, obiectivul specific 4.3 de suplimentat cu acțiunea sub numărul 4.3.8, precum urmează:										Se acceptă.
		Nr. d/o	Acțiuni	Termen de realizare	Responsabili	Parteneri	Costuri de implementare (mii lei)			Surse bugetare	Indicatori de monitorizare	
							Buget de stat	Surse externe	Surse neacoperite			
		4.3.8	Stabilirea pragului de alcoolemie la 0% în sânge și în aerul expirat pentru conducătorii auto începători și șoferii profesioniști.	decembrie 2026	MAI	MS	117,29			Bugetul autorităților implicate subprog. 3501 3502	HGnr.296/2009 modificată	

		Având în vedere, că stabilirea prevederilor specifice pentru șoferii începători și șoferii profesioniști a limitei concentrației de alcool în sânge, face parte din setul de recomandări ale Organizației Mondiale a Sănătății pentru țările membre privind implementarea Planului Global "Decada de Acțiuni pentru Siguranța Rutieră 2021 – 2030".	
	134	La Planul de acțiuni, obiectivul specific 4.4, activitatea 4.4.1, la coloana 5 (parteneri), de adăugat Ministerul Sănătății (MS).	Se acceptă.
Automobil Club Moldova	135	KPI-urile și valorile cantitative (de exemplu, nu am văzut cum au fost distribuiți până la capăt cei 415 reprezentanți care vor fi instruiți - sarcina nr. obiectiv specific 1.3)	Se acceptă.
	136	Am dori să vă facem câteva recomandări în legătură cu partenerii pentru dezvoltare. Deoarece ați menționat deja câțiva dintre ei, nu trebuie să uitați de UNDP, OMS, UNICEF, sau ar fi mai bine să le menționați simplu - Agențiile ONU	Se acceptă.
	137	Noi nu suntem incluși ca parteneri în așa ti de activități de educație deși ACM cel mai mult se ocupa de așa ceva	Se acceptă.
Expertizare/ Avizare 2			
Participantul la avizare (expertizare)/consultare publică	Nr. Ob.	Conținutul obiecției/ propunerii (recomandării)	Argumentarea autorului proiectului
Cancelaria de Stat (Nr. 21/1-69-3816 din 11.04.25)	1	Fiecare obiectiv urmează să conțină următoarele elemente: indicatorul prin care va fi măsurat, valoarea și anul de referință, valoarea și anul țintă.	Se acceptă.
	2	Excluderea Cancelariei de Stat (în calitate de responsabil de implementare) din acțiunea nr. 1.1.3., or autoritatea desemnată responsabilă de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere (ANTA) se află în subordinea Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale	Se acceptă.
Ministerul Justiției (Nr. 04/2-3599 din 10.04.2025)	3	La numerotarea elementelor structurale de bază ale întregului proiect se va ține cont de prevederile art. 52 alin. (3) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, care stabilește că, „Pentru interpretare corectă și aplicare comodă, punctele pot fi divizate în subpuncte care se numerează prin adăugarea	Se acceptă.

		consecutivă a cifrelor arabe, până la gradul de detaliere necesar”. Totodată, semnele grafice se vor exclude, deoarece acestea nu constituie elemente structurale ale actului normativ.	
	4	Structura părții descriptive a Programului, precum și a planului de acțiuni, se va ajusta prevederilor pct. 18 (în special, subpct. 18.3, 18.4, 18.6) și, respectiv, pct. 19 din Regulamentul cu privire la planificarea strategică, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 386/2020.	Se acceptă
	5	La utilizarea abrevierilor se va ține cont că, în conformitate cu art. 54 alin. (1) lit. i) al <i>Legii nr. 100/2017</i> , exprimarea prin abrevieri (prescurtări) a unor denumiri sau termeni se poate face numai după explicarea acestora în text, la prima folosire. Prin urmare, Lista abrevierilor se va exclude din proiectul Programului.	Se acceptă.
	6	La capitolul VII, în lista autorităților și instituțiilor responsabile, poziția Î.S. „Administrația de Stat a Drumurilor” se va completa cu mențiunea „(în proces de reorganizare)” (a se vedea: Hotărârea Guvernului nr. 413/2024).	Se acceptă.
	7	Recomandăm reformularea denumirii Planului de acțiuni ca parte operațională a programului cu completarea corespunzătoare a parafei.	Se acceptă.
	8	La acțiunea 1.1.3, la rubrica „Termen de realizare”, se va indica corect referința la „trimestrul II al anului 2027”.	Se acceptă.
	9	La acțiunile 1.3.4 și 1.3.5, la rubrica „Termen de realizare”, textele „Dec-25”, „Mar-26” se vor substitui cu textele „Decembrie 2025”, respectiv, „Martie 2026” (observația se referă la toate situațiile similare din plan: acțiunile 2.2.3, 2.2.4, 3.2.3, 4.2.4).	Se acceptă.
	10	Referitor la acțiunile 3.2.2 și 4.3.7, ce se referă la modificarea Codului contravențional prin revizuirea sancțiunilor pentru transportul auto de pasageri și mărfuri și revizuirea sancțiunilor pentru prevenirea recidivelor abaterilor rutiere, sugerăm ca acestea să fie excluse din plan. Considerăm că accentul nu trebuie pus pe creșterea cuantumului sancțiunilor, ci mai degrabă pe creșterea controalelor rutiere, utilizarea tehnologiilor moderne pentru detectare și monitorizare, care ar avea un impact mai mare decât simpla înăsprire a pedepselor. Totodată, nefiind un fenomen străin țării noastre, înăsprirea pedepselor poate duce la creșterea	Se acceptă parțial. Acțiunea 3.2.2 a fost exclusă. Acțiunea 4.3.7 a fost redenumită conform celor agreeate urmare a ședinței din data de 18.04.2025

		corupției în rândul organelor de control rutier, deoarece șoferii și transportatorii pot fi mai tentați să ofere mită pentru a evita sancțiunile drastice.	
	11	Cu referire la acțiunea 4.3.4, ce vizează „ajustarea bazei de date ROSSOFT (sistemul oficial de evidență a contravențiilor) și îmbunătățirea/stabilirea interconectării cu portalul instanțelor”, menționăm că potrivit Conceptului tehnic al Sistemului informațional judiciar, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 593/2017 și Regulamentului privind organizarea și funcționarea Sistemului informațional judiciar (SIJ), aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 794/2018, Portalul Național al Instanțelor de Judecată (PNIJ) este un sistem complex, ce se caracterizează printr-un punct unic de acces la informația despre activitatea tuturor instanțelor de judecată. Datele publicate pe PNIJ sunt preluate automat din cadrul unei baze de date centralizate a Programului Integrat de Gestionare a Dosarelor (PIGD). Astfel, informațiile de tip conținut din meniurile „Agenda ședințelor”, „Hotărârile instanței”, „Încheierile instanței”, „Cereri și dosare pendinte”, „Citații publice” sunt reflectate pe portal exact în modul în care au fost introduse de angajații instanțelor judecătorești în PIGD și sunt în administrarea instanțelor de judecată. Totodată, relevăm că pe PNIJ poate fi accesată informația din dosare, care este publicată în conformitate cu legislația și nu necesită interconectare cu alte sisteme informaționale.	Se acceptă.
Ministerul Afacerilor Interne (Nr. 38/1182 din 03.04.25)	12	Referitor la acțiunea nr. 3.2.2 „ <i>Ajustarea sancțiunilor în domeniul circulației rutiere pentru transportul auto de pasageri și mărfuri</i> ” se accentuează repetat argumentele și propunerile relatate în avizul Ministerului Afacerilor Interne nr. 829 din 11 martie 2025.	Se acceptă.
	13	Referitor la acțiunea nr.4.3.5. se reiterează argumentele expuse în avizul Ministerului Afacerilor Interne menționat supra, prin care se propune revizuirea statutului de autoritate responsabilă atribuită Ministerului Afacerilor Interne, privind introducerea zonelor în care este interzisă utilizarea trotinetelor/bicicletelor electrice (ex: parcuri, zone pietonale aglomerate) cu limitarea accesului prin poziționarea GPS.	Se acceptă.
Ministerul Educației și Cercetării	14	Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.

(Nr. 03/1-9/2498 din 11.04.2025)			
Avocatul Poporului (Nr. 04-3/29-631 din 9.04.25)	15	Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.
Agenția Servicii Publice (Nr. 01/4931 din 8.04.25)	16	Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.
Ministerul Finanțelor (Nr. 05-17/82/545 din 16.04.2025)	17	Pct. 2 urmează să fie expus în următoarea redacție: ” 2. Finanțarea Programului Național de Siguranță Rutieră pentru perioada 2025-2030, precum și a acțiunilor prevăzute în Planul de acțiuni, va fi asigurată în limita alocațiilor aprobate în bugetele autorităților și instituțiilor implicate, precum și din alte surse legale, în conformitate cu cadrul normativ.”.	Se acceptă.
	18	Obiectivul general 1. Consolidarea capacităților de management a siguranței rutiere, Obiectivul specific 1.2: ”Dezvoltarea a cinci mecanisme de gestionare a siguranței traficului rutier (inspecții de siguranță rutieră, clasificarea rețelei rutiere, auditul de siguranță rutieră, omologarea vehiculelor, evaluarea siguranței rețelei TEN-T) până în anul 2030”, nu prevede instituirea unui mecanism de finanțare a siguranței rutiere. Afirmția autorului din sinteză, precum că crearea unui mecanism de finanțare se referă la crearea unui mecanism de identificare a celor mai fezabile investiții este eronată. Un mecanism de finanțare vizează exclusiv obținerea și distribuirea resurselor financiare, în timp ce selecția investițiilor reprezintă un proces distinct, bazat pe analize economice și strategice. În plus, având în vedere că acțiunile de siguranță rutieră vor fi finanțate în limita alocațiilor aprobate în bugetele autorităților și instituțiilor responsabile, crearea unui mecanism de finanțare separat pentru siguranța rutieră este redundantă. Prin urmare, se consideră oportun, revederea acțiunilor incluse în Planul de Acțiuni, la obiectivul specific 1.2, asigurând corelarea strictă cu obiectivul general urmărit.	Se acceptă ca principiu. Conform celor agreate urmare a ședinței din data de 18.04.2025 a fost redenumită acțiunea.

	19	În tabelul nr. 6 Analiza riscurilor, în coloana Probabilitatea materializării, cuvântul „major” se va substitui cu cuvântul „înaltă”, iar în coloana Impact, cuvântul „mare” se va substitui cu cuvântul „major”.	Se acceptă.
	20	În Planul de acțiuni, indicatorul „Nr. ședințe desfășurate trimestrial” din coloana dedicată monitorizării urmează a fi eliminat, deoarece nu este relevant. Acțiunea 1.1.2 prevede desemnarea autorității responsabile de gestionarea activității curente a Consiliului Național pentru Securitatea Circulației Rutiere, ceea ce face acest indicator inutil.	Se acceptă ca principiu. Conform recomandărilor inclusiv a Cancelarie de Stat a fost modificată formularea indicatorului de monitorizare.
	21	La Capitolul V „Costuri” se menționează că costul estimativ pentru implementarea Programului constituie 736,3 mil. lei, dintre care 129,5 mil. lei sunt prevăzute din bugetul de stat, iar soldul sumei de 606,8 mil. lei sunt neacoperite și urmează a fi atrase din surse externe, inclusiv, de la partenerii externi de dezvoltare (BERD, Banca Mondială etc.). Astfel, ținând cont de necesitatea implementării agendei de priorități/politici stabilite pe termen mediu, este imperativ ca alocarea resurselor publice să fie efectuată în strânsă corelare cu angajamentele asumate precum și cu posibilitățile reale ale bugetului de stat. În context, este de apreciat importanța programului, însă ținem să menționăm că finanțarea măsurilor se vor efectua în dependență de disponibilitatea spațiului bugetar-fiscal existent și prioritățile sectoriale stabilite de Guvern, unde vor fi incluse măsurile și costurile estimate. Or, aprobarea Programului fără identificarea sursei totale de finanțare și planificarea mijloacelor financiare în legile bugetare anuale, devine irealizabil și ne sustenabil din punct de vedere bugetar. În contextul argumentelor enunțate mai sus, autorul urmează să revadă măsurile din planul de acțiuni (1.1.1. și 1.1.3) referitor la crearea unei autorități administrative dedicate gestionării și dezvoltării siguranței rutiere.	Se acceptă ca principiu. Conform celor agreate urmare a ședinței din data de 18.04.2025 a fost completată Nota de fundamentare a proiectului cu informație suplimentară referitor la modul de finanțare.

	22	Pentru a evita presiuni suplimentare asupra bugetului și a asigura implementarea eficientă a programului, este necesară diversificarea surselor de finanțare, optimizarea cheltuielilor și prioritizarea intervențiilor. Totodată, este importantă clarificarea integrării estimărilor în procesul bugetar și în Planul de creștere economică al Republicii Moldova 2025–2027.	Se acceptă ca principiu. Conform celor agreate urmare a ședinței din data de 18.04.2025 a fost completată Nota de fundamentare a proiectului cu informație suplimentară referitor la modul de finanțare.
Agencia Națională Transport Auto (Nr. 05/1-1-2280 din 15.04.2025)	23	Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.

Secretar general

Angela ȚURCANU