

**GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA****HOTĂRÂRE nr. ____****din _____ 2025****Chișinău**

**pentru aprobarea Regulamentului privind inspecțiile în domeniul
siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere**

În temeiul art. 9 alin. (3), art. 10 alin. (2) și art. 11 alin. (2) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2023, nr. 474-476, art. 842), Guvernul HOTĂRĂȘTE:

Prezenta hotărâre transpune parțial Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 319 din 29 noiembrie 2008, nr. CELEX: 02008L0096, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva (UE) 2019/1936 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2019.

1. Se aprobă Regulamentul privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere (se anexează).

2. Prezenta hotărâre intră în vigoare la data de 01.01.2026.

Prim-ministru**DORIN RECEAN**

Contrasemnează:

Viceprim-ministru, ministru al

Infrastructurii și dezvoltării regionale

Vladimir Bolea

REGULAMENTUL

privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere

Capitolul I DISPOZIȚII GENERALE

1. Regulamentul privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere (în continuare - *Regulament*) stabilește modul de organizare și desfășurare a inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere (în continuare - *ISR*) și a clasificării siguranței rutiere, precum și monitorizarea rezultatelor implementării recomandărilor din rapoartele de inspecție.

2. Scopul ISR constă în sporirea nivelului de siguranță pe drumurile sau sectoarele de drum public aflate în exploatare de mai mult de 3 ani, prin controlul și identificarea deficiențelor de proiectare, exploatare sau întreținere, precum și a condițiilor periculoase care sporesc riscul de accidente, în vederea formulării de recomandări și a prioritizării investițiilor necesare securizării infrastructurii rutiere.

3. În sensul prezentului Regulament se utilizează noțiunile definite la art. 2 din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, precum și următoarele noțiuni:

3.1. *tronson cu concentrație de accidente rutiere* – tronson de drum cu lungimea de un kilometru, pe care, în ultimii 5 ani, s-au înregistrat cel puțin 2 accidente rutiere ușoare sau grave (în sensul definițiilor de accidente rutiere grave/ușoare în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 693/2007 cu privire la aprobarea Concepției Sistemului informațional automatizat “Registrul de stat al accidentelor rutiere”);

3.2. *tronson cu concentrație mare de accidente rutiere* – primele 10% dintre tronsoanelor cu concentrație de accidente rutiere cu cel mai mare indice ponderat de risc;

3.3. *utilizatori vulnerabili ai drumurilor* – participanți la trafic nemotorizați (inclusiv pietonii și conducătorii de biciclete, triciclete, trotinete), precum și utilizatori de vehicule motorizate cu una, două sau trei roți (inclusiv conducătorii de motociclete, ciclomotoare, tricicluri, trotinete electrice și cvadricicluri).

4. Regulamentul se aplică drumurilor publice clasificate conform art. 2 alin. (3) din Legea drumurilor nr. 509/1995.

5. Actualizarea calculului privind clasificarea siguranței rețelei rutiere se realizează o dată la fiecare 5 ani.

6. Prin derogare de la prevederile pct. 5, calculele urmează a fi actualizate după fiecare accident rutier soldat cu persoane decedate, exclusiv pentru tronsonul de drum pe care a avut loc accidentul respectiv. Actualizarea la nivelul întregii rețele rutiere se realizează conform termenului general de 5 ani.

7. ISR și clasificarea siguranței rețelei rutiere pe drumurile publice clasificate conform art. 2 alin. (3) punctele 1), 2) și 3) lit. a) din Legea drumurilor nr. 509/1995, precum și cele prevăzute la pct. 6, sunt realizate de către Agenția Națională Transport Auto (în continuare - ANTA).

8. Pe străzi și drumurile comunale, ANTA poate efectua ISR opțional, în baza contractelor de prestări servicii, la solicitarea administratorului drumului.

9. Metodologia de calculare a taxei de efectuare a ISR este elaborată de către ANTA și aprobată prin ordinul conducătorului organului central de specialitate.

Capitolul II

ORGANIZAREA INSPECȚIILOR ÎN DOMENIUL SIGURANȚEI

RUTIERE

Secțiunea 1

Dispoziții generale

10. În procesul efectuării ISR sunt implicate următoarele părți:

10.1. ANTA;

10.2. Ministerul Afacerilor Interne;

10.3. Administratorul drumului.

11. Pe drumurile publice care nu fac parte din listele drumurilor publice naționale și locale din Republica Moldova, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 1468/2016, ISR se efectuează opțional, contra plată, la solicitarea administratorului drumului.

12. Echipa de ISR va fi constituită din cel puțin 3 membri, șeful echipei fiind auditor de siguranță rutieră, titular al certificatului de competență profesională din cadrul ANTA. Autoritățile și/sau entitățile participante la procesul de efectuare a ISR delegă a câte un reprezentant a acestora în vederea asigurării realizării ISR.

13. ISR periodică se realizează cel puțin o dată la fiecare 5 ani, pe tronsoane de drum cu o lungime recomandată între 20 și 30 km.

14. ISR specifică urmare a unui accident rutier soldat cu decesul unei sau mai multor persoane se efectuează după recepționarea informației constatării accidentului rutier cu documentele aferente (datele referitoare la accident disponibile din Sistemul informațional automatizat „Registrul de stat al accidentelor rutiere”), dar nu mai târziu de o lună calendaristică de la data înregistrării accidentului.

15. ISR specifică a tronsonului de drum cu o concentrație mare de accidente rutiere se programează și se efectuează cel puțin o dată la 2 ani.

16. ISR specifică poate fi combinată cu ISR periodică, doar cu condiția de a elabora un raport de ISR specifică aparte pentru fiecare tronson de drum supus ISR specifice.

Secțiunea a 2-a

Inspecțiile periodice în domeniul siguranței rutiere

17. Etapele de efectuare a ISR periodice

17.1. Etapa 1 – Programarea inspecțiilor. Formarea echipei de ISR periodică. Echipa de ISR periodică determină traseul pentru inspecție în baza unui program de efectuare a ISR periodice aprobat de către conducerea ANTA sau în baza solicitării administratorului drumului. Se identifică lungimea tronsonului, perioada în care urmează să fie efectuată ISR periodică, documentele necesare inspecției precum și echipamentele necesare.

17.2. Etapa 2 - Analiza de birou. Se verifică relevanța și prezența documentelor și informațiilor furnizate de administratorul drumului referitor la tronsonul de drum ce urmează a fi supus ISR. Se analizează informații precum structura și volumul traficului rutier, lungimea tronsonului, localități traversate, trasee școlare, regimuri de viteză, utilizatori vulnerabili etc. Pot fi utilizate hărți, planuri detaliate, proiecte sau imagini din satelit. Se pregătește inventarul necesar pentru următoarea etapă și se stabilesc potențialele puncte critice (periculoase), cum ar fi intersecțiile și trecerile de pietoni cu concentrație sporită a utilizatorilor vulnerabili (școli, grădinițe).

17.3. Etapa 3 - Studiu de teren. Se efectuează o inspecție generală pe timp de zi și una pe timp de noapte. La decizia argumentată a auditorului de siguranță rutieră, ISR se efectuează inclusiv și atunci când sunt condiții meteo nefavorabile (ceață, polei, lapoviță, ploaie). Vehiculul de inspecție, echipat corespunzător, se deplasează cu viteză redusă în ambele sensuri pe tronsonul de drum analizat, efectuând poze și video georeferențiate și înregistrând comentariile echipei de inspecție. Sunt notate punctele critice pentru o analiză mai detaliată, iar în caz de necesitate, se oprește la aceste puncte pentru verificări suplimentare.

17.3.1. În cadrul ISR periodică, se verifică inclusiv aplicarea măsurilor temporare de siguranță în zonele cu lucrări rutiere, în conformitate cu procedurile de ISR prevăzute în Regulament.

17.4. Etapa 4 - Analiza și raportarea rezultatelor. După finalizarea studiului de teren, echipa de ISR periodică analizează datele colectate. Se revizuiesc fotografiile, materialele video și înregistrările audio pentru a identifica toate punctele critice și periculoase. Persoana responsabilă/ (după caz auditorul de siguranță rutieră) elaborează un raport detaliat care include observațiile, concluziile și recomandările necesare pentru remedierea problemelor identificate. Raportul trebuie să fie clar și concis, incluzând hărți, diagrame și imagini relevante.

17.5. Etapa 5 – Raportul de ISR periodică cu recomandările necesare pentru remedierea neajunsurilor/carențelor identificate se transmite către administratorul drumului care le analizează și își expune opinia referitor la acestea. Administratorul drumului contrasemnează raportul de ISR periodică și fiecare recomandare conținută în raport pe care refuză întemeiat să o implementeze.

17.6. Etapa 6 – Monitorizarea. ANTA va desemna persoană responsabilă pentru monitorizarea implementării recomandărilor din raportul de ISR periodică. Se va elabora un plan de monitorizare care să includă termenele de implementare a fiecărei recomandări și se vor face evaluări trimestriale pentru a determina progresul și eventualele obstacole întâmpinate în implementare. Rapoartele periodice vor fi întocmite pentru a evidenția starea implementării și după caz, pot fi propuse noi soluții sau modificări pentru a asigura siguranța tronsonului de drum.

Secțiunea a 3-a

Inspecțiile specifice în domeniul siguranței rutiere

18. Etapele de efectuare a ISR specifice

18.1. Etapa – 1 Programarea ISR specifice. Urmare a recepționării informației constatării unui accident rutier soldat cu decesul unei sau al mai multor persoane de la subdiviziunile specializate cu competențe în domeniul accidentelor rutiere ale Ministerului Afacerilor Interne sau identificarea tronsonului de drum cu o concentrație mare de accidente rutiere (identificat în conformitate cu Capitolul 3) se determină locația de efectuare a ISR specifică și se programează ISR specifică.

Se identifică lungimea tronsonului, perioada în care urmează să fie efectuată ISR specifică, documentele necesare inspecției precum și echipamentele necesare.

După caz se solicită informații adiționale referitor la tronsonul de drum pe care urmează a fi efectuată ISR specifică.

18.2. Etapa 2 - Analiza de birou. Se verifică relevanța și prezența documentelor și informațiilor furnizate de administratorul drumului și informației transmise de la subdiviziunile specializate cu competențe în domeniul accidentelor rutiere ale Ministerului Afacerilor Interne referitor la accidentul rutier și/sau tronsonul de drum ce urmează a fi supus ISR specifice. Se analizează informații precum structura și volumul traficului rutier, lungimea tronsonului, localități traversate, trasee școlare, regimuri de viteză, utilizatori vulnerabili etc. Pot fi utilizate hărți, planuri detaliate, proiecte sau imagini din satelit. Se pregătește inventarul necesar pentru următoarea etapă și se stabilesc potențialele puncte critice (periculoase), cum ar fi intersecțiile și trecerile de pietoni cu concentrație sporită a utilizatorilor vulnerabili (școli, grădinițe). Se verifică solicitările de participare la inspecție din partea administratorului drumului sau ai subdiviziunilor specializate.

18.3. Etapa 3 - Studiu de teren. Se efectuează o inspecție generală pe timp de zi și una pe timp de noapte. La propunerea argumentată a auditorului se efectuează inspecția și în condițiile meteo în care sa produs accidentul rutier (accidentele). Vehiculul de inspecție, echipat corespunzător, se deplasează cu viteză redusă în ambele sensuri pe tronsonul de drum analizat, efectuând poze și video georeferențiate și înregistrând comentariile echipei de inspecție. Sunt notate punctele critice pentru o analiză mai detaliată, iar în caz de necesitate, se oprește la aceste puncte pentru verificări suplimentare.

La punctele unde s-a produs nemijlocit accidentul și în apropierea acestuia pe o distanță de 500 m în ambele direcții. (în cazul unui tronson de drum analizat) se efectuează analiză suplimentară.

18.4. Etapa 4 - Analiza și raportarea rezultatelor. După finalizarea studiului de teren, echipa de ISR specifică analizează datele colectate. Se revizuiesc fotografiile, materialele video și înregistrările audio pentru a identifica toate punctele critice și periculoase, precum și identificarea curenților care au condus sau au favorizat producerea accidentului și gravității acestora. Persoana responsabilă din cadrul ANTA (după caz auditorul de siguranță rutieră) elaborează un raport detaliat care include observațiile, concluziile și recomandările necesare pentru remedierea problemelor identificate. Raportul trebuie să fie clar și concis, incluzând hărți, diagrame și imagini relevante.

18.5. Etapa 5 – Raportul de ISR specifică cu recomandările necesare pentru remedierea neajunsurilor/carențelor identificate se transmite către administratorul drumului care le analizează și își expune opinia referitor la acestea. Administratorul drumului contrasemnează raportul de ISR specifică și fiecare recomandare conținută în raport pe care refuză întemeiat să o implementeze.

18.6. Etapa 6 – Monitorizarea. Monitorizarea implementării recomandărilor din raportul de ISR specifică este identic cu monitorizarea implementărilor ISR periodică.

Secțiunea a 4-a

Drepturile și obligațiile părților implicate

19. Drepturile ANTA:

19.1. De a solicita de la administratorul drumului documente necesare realizării ISR specifice și ISR periodice;

19.2. De a solicita de la subdiviziunile specializate cu competențe în domeniul accidentelor rutiere ale Ministerului Afacerilor Interne informații referitoare la accidentele rutiere produse pe sectoarele de drum ce urmează a fi supuse inspecției;

19.3. De a se expune asupra recomandărilor conținute în raportul de ISR, pe care administratorul drumului a refuzat să le implementeze.

20. Obligațiile ANTA:

20.1. Planificarea și organizarea ISR;

20.2. Formarea echipelor de inspecție;

20.3. Colectarea și analizarea datelor referitoare la siguranța circulației rutiere de la autoritățile responsabile conform Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier;

20.4. Elaborarea rapoartelor de ISR;

20.5. Transmiterea rapoartelor de ISR către administratorul drumului și către subdiviziunile specializate cu competențe în domeniul accidentelor rutiere ale Ministerului Afacerilor Interne în cel mult 30 de zile calendaristice de la finalizarea ISR;

20.6. Monitorizarea implementării recomandărilor conținute în raportul de ISR;

20.7. Revizuirea periodică a metodologiei ISR;

20.8. Elaborează clasificarea aglomerațiilor de accidente rutiere pentru fiecare administrator de drum, inclusiv în funcție de indicii de rentabilitate.

21. Drepturile administratorului drumului:

21.1. De a participa la toate etapele inspecției, inclusiv la inspecția pe teren și la ședințele de analiză;

21.2. De a fi informat complet și în timp util cu privire la declanșarea ISR și obiectivele acesteia;

21.3. De a formula observații și propuneri în cadrul procesului de inspecție și asupra raportului de ISR;

21.4. De a solicita reexaminarea unui sector în cazul în care apar date/detalii noi sau s-au realizat intervenții semnificative;

21.5. De acces la datele colectate și concluziile tehnice, inclusiv fișiere foto-video și hărți generate digital;

21.6. De a solicita asistență metodologică din partea ANTA pentru implementarea măsurilor corective.

22. Obligațiile administratorului drumului:

22.1. Furnizarea documentației și informațiilor necesare echipei de ISR;

22.2. Facilitarea accesului echipei de ISR pe tronsoanele de drum inspectate;

22.3. Participarea la studiul de teren în cadrul ISR;

22.4. Contrasemnarea raportului de ISR, și a fiecare recomandare conținută în raport, inclusiv pe care refuză să o implementeze în mod tehnic și justificat;

22.5. Raportarea progresului implementării măsurilor de remediere către ANTA.

23. Drepturile Ministerului Afacerilor Interne (subdiviziunile specializate cu competențe în domeniul accidentelor rutiere și/sau subdiviziunilor specializate cu competențe în domeniul asigurării dirijării, supravegherii și controlului traficului rutier):

23.1. De a propune la planificarea anuală sectoare de drum pentru inspecții periodice sau specifice, în baza datelor privind accidentele rutiere grave sau repetate;

23.2. De a participa, prin reprezentanți desemnați, la inspecțiile pe teren, în special în cazul inspecțiilor specifice declanșate ca urmare a accidentelor cu victime;

24. Obligațiile Ministerului Afacerilor Interne (subdiviziunile specializate cu competențe în domeniul accidentelor rutiere și/sau subdiviziunilor specializate cu competențe în domeniul asigurării dirijării, supravegherii și controlului traficului rutier):

24.1. Să participe la inspecții atunci când este solicitat;

24.2. Să ofere suport informațional echipei de ISR (oferirea informațiilor necesare cu privire la accidentele rutiere, cauze, participanți);

24.3. Să colaboreze la implementarea măsurilor recomandate, în special cele ce țin de supravegherea și controlul traficului în zonele cu risc sporit de accidente rutiere;

24.4. Să informeze ANTA despre producerea unui accident rutier grav soldat cu decese nu mai târziu de 5 zile de la producerea acestuia – informația trebuie să conțină următoarele elemente:

24.4.1. Data și ora producerii accidentului rutier;

24.4.2. Schema accidentului rutier însoțit de poze foto ale accidentului rutier;

24.4.3. Declarațiile depersonalizate ale participanților accidentului rutier;

24.4.4. Localizarea exactă a accidentului;

24.4.5. Date cu privire la autovehiculele implicate în accident (tip, vechime, țara în care este înregistrat).

24.5. Să informeze ANTA cu privire la identificarea unor sectoare de drum sau intersecții cu risc sporit, în vederea includerii acestora în programul anual de inspecții și să asigure accesul la baza de date a accidentelor rutiere.

Capitolul III

CLASIFICAREA SIGURANȚEI REȚELEI RUTIERE

Secțiunea 1

Identificarea tronsoanelor cu concentrație mare de accidente rutiere

25. Rețeaua rutieră se divizează într-o succesiune de ferestre glisante cu lungimea de 1 km, fiecare fereastră fiind deplasată cu câte 200 m față de fereastra precedentă.

26. Fiecare drum este procesat astfel încât întreaga lungime să fie acoperită cu ferestre succesive

27. Accidentele rutiere care s-au produs în ultimii 5 ani se asociază cu ferestrele glisante din care fac parte, utilizând datele privind coordonatele geografice sau poziția kilometrică unde a fost înregistrat accidentul rutier.

28. Fiecare accident rutier este inclus în toate ferestrele în care se încadrează poziția sa geografică sau kilometrică.

29. În cazul în care un accident este în zona de suprapunere dintre două sau mai multe ferestre, el este luat în considerare în fiecare dintre acestea.

30. Dacă, în fereastră s-au înregistrat cel puțin două accidente rutiere ușoare și/sau grave în ultimii 5 ani, atunci acesta este considerat tronson cu concentrație de accidente rutiere.

31. Totalitatea accidentelor rutiere din cadrul tronsonului cu concentrație de accidente rutiere se consideră aglomerație de accidente rutiere.

Secțiunea a 2-a

Clasificarea tronsoanelor cu concentrație mare de accidente rutiere în funcție de indicele ponderat de risc

32. Pentru fiecare aglomerație de accidente rutiere se determină indicele ponderat de risc, conform formulei:

$$I_{pr} = \frac{N_u + N_g * 3 + N_d * 5}{P_s - P_i[km]}$$

unde:

I_{pr} – indicele ponderat de risc;

N_u, N_g, N_d – numărul mediu anual de accidente rutiere ușoare, grave și soldate cu victime decedate, în ultimii 5 ani;

P_i – poziția kilometrică a accidentului poziționat la cea mai inferioară poziție kilometrică;

P_s – poziția kilometrică a accidentului poziționat la cea mai superioară poziție kilometrică;

33. Aglomerațiile de accidente rutiere sunt clasificate în funcție de indicele ponderat de risc și ordonate în ordine descrescătoare.

34. Tronsoanele cu concentrație mare de accidente rutiere sunt supuse inspecție specifice în domeniul siguranței rutiere.

35. Aglomerațiile poziționate în primele 10% care se suprapun având accidente comune sunt supuse concomitent inspecție specifice în domeniul siguranței rutiere, fiind analizate ca o singură aglomerație de accidente rutiere.

36. Clasificarea aglomerațiilor de accidente rutiere conform punctelor 32 – 35 se efectuează distinct pentru fiecare administrator de drum.

37. Scor de risc rutier al aglomerației accidentelor rutiere se calculează conform formulei:

$$SRR = \frac{I_r}{T}$$

unde:

SRR – Scorul de risc rutier;

T – traficul mediu zilnic;

38. Rezultatele clasificării tronsoanelor de drum în funcție de scorul de risc rutier se iau în calcul la efectuarea inspecției periodice în domeniul siguranței rutiere, precum și a lucrărilor de proiectare, reproiectare, reabilitare și reconstrucție a drumului.

Secțiunea a 3-a

Clasificarea tronsoanelor cu concentrație mare de accidente rutiere în funcție de potențialul de îmbunătățire

39. Clasificarea aglomerațiilor de accidente rutiere în funcție de potențialul de îmbunătățire se realizează prin utilizarea indicelui de rentabilitate, raportat la un orizont de timp de 10 ani.

40. Pentru fiecare aglomerație de accidente rutiere care a fost supuse procedurii de inspecție specifice în domeniul siguranței rutiere, se determină indicele de rentabilitate, conform formulei:

$$I_r = \frac{(N_u \cdot R_u \cdot C_u [\text{€/an}] + N_g \cdot R_g \cdot C_g [\text{€/an}] + N_d \cdot R_d \cdot C_d [\text{€/an}]) \cdot 10}{C_i} [\text{€/an} / \text{km}]$$

unde:

N_u, N_g, N_d – numărul mediu anual de accidente rutiere ușoare, grave sau soldate cu victime decedate, în ultimii 5 ani;

R_u, R_g, R_d – indicele estimat de reducere a accidentelor rutiere ușoare, grave și a celor soldate cu victime decedate, după intervenție;

C_u, C_g, C_d – costul accidentelor rutiere ușoare, grave sau soldate cu victime decedate;

C_i – costul estimativ al intervenției.

41. Până la efectuarea calculului individual pentru Republica Moldova, valorile costurilor accidentelor rutiere C_u, C_g, C_d , vor fi substituite cu valorile 25000 €, 200000 € și respectiv 1000000 €.

42. Costul estimativ al intervenției C_i propriu-zise și indicele estimat de reducere a accidentelor rutiere ușoare, grave și a celor soldate cu victime decedate, după intervenție, sunt stabilite în etapa de elaborare a raportului de inspecție specifică în domeniul siguranței rutiere.

43. Aglomerațiile de accidente rutiere sunt clasificate în funcție de indicele de rentabilitate și ordonate în ordine descrescătoare.

44. Clasificarea aglomerațiilor de accidente rutiere în funcție de indicele de rentabilitate se efectuează distinct pentru fiecare administrator de drum.

45. Rezultatele clasificării aglomerațiilor de accidente rutiere în funcție de potențialul de îmbunătățire sunt transmise de către ANTA administratorilor drumurilor.

Elementele indicative ale inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere

1. Elemente de analiză în teren ale ISR periodice:

1.1. Date generale și istorice

- 1.1.1. date privind accidentele din ultimii 5 ani (număr, tip, gravitate);
- 1.1.2. informații privind incidente minore, reclamații, sesizări, observații anterioare.

1.2. Traseul rutier și configurația drumului

- 1.2.1. geometria generală a drumului (aliniamente, curbe, declivități);
- 1.2.2. vizibilitatea traseului (inclusiv pe timp de noapte);
- 1.2.3. coerența vizuală a traseului și comportamentul anticipabil pentru utilizator;
- 1.2.4. accese la proprietăți și terenuri adiacente;
- 1.2.5. accesul vehiculelor de urgență și intervenție;
- 1.2.6. configurația/tipul profilului transversal al drumului indicatoare rutiere, semafoare, panouri electronice de informare etc.

1.3. Intersecții și noduri rutiere

- 1.3.1. geometria intersecției/configurația nodului rutier;
- 1.3.2. vizibilitatea și lizibilitatea (percepția) intersecțiilor;
- 1.3.3. vizibilitatea în intersecție;
- 1.3.4. existența și/sau configurația benzilor auxiliare la intersecții;
- 1.3.5. controlul traficului în intersecții ;
- 1.3.6. existența infrastructurii pentru pietoni, bicicliști și alți utilizatori vulnerabili.

1.4. Siguranța utilizatorilor vulnerabili

- 1.4.1. trotuare și traversări pentru pietoni (la nivel sau denivelate);
- 1.4.2. benzi și infrastructură pentru bicicliști;
- 1.4.3. infrastructură adaptată utilizatorilor vulnerabili;
- 1.4.4. infrastructura aferentă transportului public (stații, peroane, refugii);
- 1.4.5. zone școlare sau cu trafic pietonal intens – avertizări speciale.

1.5. Semnalizare și marcaje rutiere

- 1.5.1. indicatoare rutiere – stare, vizibilitate, poziționare, coerență;
- 1.5.2. marcaje rutiere – lizibilitate, retroreflectivitate, contrast, delimitări;
- 1.5.3. indicatoare de direcție și informare rutieră;
- 1.5.4. semnalizarea temporară sau pentru lucrări în desfășurare;
- 1.5.5. iluminatul stradal și în intersecții.

1.6. Starea drumului și marginii drumului

- 1.6.1. defecte ale pavajului: gropi, fisuri, tasări;
- 1.6.2. materiale pe carosabil (pietriș, noroi etc.);

- 1.6.3. drenaj: funcționarea canalizării pluviale și prevenirea acumulărilor de ape pluviale;
- 1.6.4. starea acostamentelor și prezența obstacolelor;
- 1.6.5. vegetația care afectează vizibilitatea și siguranța.

1.7. Sisteme de restricționare și protecție

- 1.7.1. spații care separă sensurile de mers;
- 1.7.2. parapete de siguranță – tip, poziționare, stare;
- 1.7.3. securizarea părților terminale ale parapetelor;
- 1.7.4. echipamente de margine: borne, delimitatoare, catadioptri/elemente fluorescent reflectorizante.

1.8. Poduri și structuri speciale

- 1.8.1. prezența și numărul podurilor;
- 1.8.2. elemente vizuale sau constructive care generează riscuri;
- 1.8.3. elemente de siguranță la poduri/viaducte/rampe.

1.9. Alte aspecte relevante

- 1.9.1. spații de parcare și de oprire de urgență – acces, întreținere;
- 1.9.2. facilități pentru vehicule grele (benzi de refugiu, zone de frânare);
- 1.9.3. orbirea provocată de faruri pe timp de noapte;
- 1.9.4. activități nesigure la marginea drumului;
- 1.9.5. prezența faunei sălbatice și domestice;
- 1.9.6. informații prin echipamente ITS (panouri cu mesaje variabile etc.).

2. Elemente de analiză în teren ale ISR specifice urmare a accidentelor rutiere soldate cu persoane decedate va cuprinde cel puțin următoarele verificări:

2.1. Localizarea exactă a sectorului de drum și descrierea acestuia;

2.2. Date privind accidentele din ultimii 3 ani pe sectorul analizat (dacă există);

2.3. Comportamentul real al utilizatorilor sectorului de drum analizat:

- 2.3.1. viteza de deplasare a autovehiculelor reală și viteza de deplasare regulamentară;
- 2.3.2. punctele de conflict;
- 2.3.3. poziționarea reală a vehiculelor pe carosabil și poziționarea regulamentară a vehiculelor;

2.4. Elemente de infrastructură de siguranță pasivă și activă, prezența sau lipsa acestora:

- 2.4.1. Semnalizarea rutieră și marcajele existente (coerență, lizibilitate, poziționare, uzură, absență, neconformitate);
- 2.4.2. Obstacole fixe și elemente periculoase în imediata apropiere a drumului;
- 2.4.3. Elemente de infrastructură rutieră de restricționare și protecție (spații care separă sensurile de mers, insule de refugiu, parapete de siguranță, parapete pentru evitarea pericolelor la care sunt expuși utilizatorii vulnerabili);
- 2.4.4. Elemente de infrastructură rutieră ce au contribuit direct sau indirect la gravitatea accidentului rutier (dacă este cazul).

3. Elemente de analiză în teren ale ISR specifice efectuate pe tronsoanele cu concentrație mare de accidente rutiere va cuprinde cel puțin următoarele verificări:

3.1. Date privind accidentele din ultimii 3 ani (număr, tip, gravitate);

3.2. Configurația drumului și a acceselor rutiere:

- 3.2.1. vizibilitate;
- 3.2.2. limite de viteză și zone cu viteză limitată;
- 3.2.3. coerența vizuală a traseelor;
- 3.2.4. accese la terenurile adiacente drumului;
- 3.2.5. accesul vehiculelor de urgență și de serviciu;
- 3.2.6. configurația/tipul profilului transversal al drumului (acostamentul drumului, debleu/rambleu, etc.).

3.3. Intersecții și noduri rutiere:

- 3.3.1. geometria intersecției/configurația nodului rutier;
- 3.3.2. vizibilitatea și lizibilitatea (percepția) intersecțiilor;
- 3.3.3. vizibilitatea în intersecție;
- 3.3.4. existența și/sau configurația benzilor auxiliare la intersecții;
- 3.3.5. controlul traficului în intersecții ;
- 3.3.6. existența infrastructurii pentru pietoni, bicicliști și alți utilizatori vulnerabili.

3.4. Infrastructură rutieră pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor:

- 3.4.1. infrastructură rutieră pentru pietoni;
- 3.4.2. infrastructură rutieră pentru bicicliști;
- 3.4.3. infrastructură rutieră pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu două roți;
- 3.4.4. transportul public de persoane și infrastructurile aferente;
- 3.4.5. treceri de pietoni la nivel.

3.5. Iluminare, indicatoare și marcaje:

- 3.5.1. indicatoare rutiere coerente, care nu afectează vizibilitatea;
- 3.5.2. lizibilitatea indicatoarelor rutiere (poziție, dimensiune, culoare);
- 3.5.3. indicatoare de direcție;
- 3.5.4. coerența marcajelor rutiere și a delimitărilor acestora;
- 3.5.5. lizibilitatea marcajelor rutiere (poziție, dimensiuni și retroreflectivitate în condiții uscate și umede);
- 3.5.6. contrastul adecvat al marcajelor rutiere;
- 3.5.7. iluminarea drumurilor și a intersecțiilor;

3.6. Obiecte, zone curate și sisteme rutiere de restricționare:

- 3.6.1. zona de siguranță a drumului (acostament), inclusiv vegetația;
- 3.6.2. obstacole în zona de siguranță a drumului și distanța de la marginea părții carosabile sau a pistei pentru biciclete;
- 3.6.3. adaptarea infrastructurii rutiere de restricționare într-un mod ușor de utilizat (spații care separă sensurile de circulație și parapete de siguranță pentru evitarea pericolelor la care sunt expuși utilizatorii vulnerabili ai drumurilor);
- 3.6.4. securizarea părților terminale ale parapetelor de siguranță;
- 3.6.5. sisteme adecvate de securizare rutieră la poduri și canale de scurgere;

3.7. Pavajul:

- 3.7.1. defectele pavajului;

- 3.7.2. rezistența la derapare;
- 3.7.3. material desprins/pietriș/pietre;
- 3.7.4. canalizarea și drenarea apei.

3.8. Poduri:

- 3.8.1. prezența și numărul podurilor;
- 3.8.2. aspecte vizuale periculoase pentru infrastructură, observabile, precum elemente structurale desprinse sau parapete instabile.

3.9. Măsuri temporare de siguranță în zonele cu lucrări rutiere:

- 3.9.1. măsuri pentru protecția participanților la trafic;
- 3.9.2. măsuri pentru protecția lucrătorilor de drum;
- 3.9.3. semnalizare rutieră temporară;
- 3.9.4. organizarea traficului rutier temporar;

3.10. Alte aspecte:

- 3.10.1. existența unor spații de parcare și a unor spații de servicii sigure;
- 3.10.2. facilități pentru vehicule grele;
- 3.10.3. riscuri de orbire prin faruri;
- 3.10.4. lucrările rutiere;
- 3.10.5. activități nesigure pe marginea drumului;
- 3.10.6. informații adecvate în echipamentele STI (de exemplu, panouri cu mesaje variabile);
- 3.10.7. fauna sălbatică și alte animale;
- 3.10.8. zone școlare sau cu trafic pietonal intens – avertizări speciale.

Anexa nr. 2 a Regulamentului privind
inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și
clasificarea siguranței rețelei rutiere.

Formatul rapoartelor inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere

1. Rapoartele de inspecție de siguranță rutieră periodice trebuie să cuprindă cel puțin următoarele elemente:

1. Denumirea sectorului de drum inspectat, lungime, poziții kilometrice;
2. Echipa de inspecție desemnată pentru inspecția de siguranță periodică (Nume, prenume, funcția și autoritatea reprezentată, semnătura)
3. Descrierea generală a sectorului de drum inspectat, denumire/administrator;
4. Descrierea neconformităților identificate cu indicarea acestora prin poze, cu precizarea poziției kilometrice, structurate după cum urmează:
 - 4.1. Secțiune transversală (zona mediană, acostamente, rigole, suprafața carosabilului, etc.);
 - 4.2. Secțiune longitudinală (vizibilitatea);
 - 4.3. Intersecții (tip, vizibilitate, marcaje specifice)
 - 4.4. Spații servicii (vizibilitate, acces facil);
 - 4.5. Utilizatori vulnerabili (piste pentru bicicliști, treceri pentru pietoni, stații de așteptare a transportului public, zone școlare);
 - 4.6. Semnalizare, marcaje, iluminat public (semnalizare verticală și orizontală, iluminat);
 - 4.7. Zona de siguranță a drumului, sisteme de siguranță pasivă (parapete, stâlpi de ghidare) ;
5. Planul de remediere cu setul de recomandări pentru sectorul de drum inspectat;
Structura planului de remediere a neajunsurilor/carențelor identificate:

Nr. do	Poziția km.	Număr de constatare din raport	Neconformitatea	Recomandare	Termen de implementare a recomandării (zile)	Decizia administratorul ui drumului
1.						
2.						
3.						

6. Nume, prenume și semnătura auditorului de siguranță rutieră

2. Rapoartele de inspecție de siguranță rutieră specifice urmare a unui accident rutier soldat cu persoane decedate trebuie să cuprindă cel puțin următoarele elemente:

1. Localizarea exactă a accidentului;
2. Echipa de inspecție desemnată pentru inspecția de siguranță periodică (Nume, prenume, funcția și autoritatea reprezentată, semnătura)
3. Imagini și/sau diagrame cu locul accidentului;
4. Data și ora accidentului;
5. Informații referitoare la drum, cum ar fi tipul de zonă, tipul de drum, tipul de joncțiune, cu precizarea sistemelor de semnalizare, numărul căilor rutiere, marcajul, suprafața rutieră, sistemele de iluminat și condițiile meteorologice, limitarea de viteză, obstacolele de la marginea drumului;
6. Gravitatea accidentului, cu precizarea numărului de persoane decedate și vătămăte;
7. Caracteristicile persoanelor implicate în accident, cum ar fi vârsta, sexul, naționalitatea, nivelul alcoolemiei, utilizarea sau nu a echipamentelor de siguranță;
8. Date cu privire la autovehiculele implicate în accident (tip, vechime, țara în care este înregistrat, echipament de siguranță după caz, date privind ultimele controale tehnice periodice, în conformitate cu legislația aplicabilă);
9. Date referitoare la accident, cum ar fi tipul accidentului, tipul coliziunii, manevrarea vehiculului și manevrele conducătorului auto;
10. Informații privind timpul dintre momentul accidentului și constatarea acestuia sau sosirea serviciilor de urgență.
11. Concluzii și recomandări.

2. Rapoartele de inspecție de siguranță rutieră specifice efectuate pe tronsoanele cu concentrație mare de accidente rutiere trebuie să cuprindă următoarele elemente:

1. Denumirea sectorului de drum inspectat, lungime, poziții kilometrice;
2. Echipa de inspecție desemnată pentru inspecția de siguranță periodică (Nume, prenume, funcția și autoritatea reprezentată, semnătura)
3. Descrierea generală a sectorului de drum inspectat, denumire/administrator;
4. Date privind accidentele în ultimii 5 ani, cauze, gravitate, tip;
5. Constatări și descrierea neconformităților identificate privind infrastructura și traficul rutier ce au complementat producerea accidentelor rutiere;
6. Planul de remediere cu setul de recomandări pentru sectorul de drum inspectat;

Structura planului de remediere a neconformităților identificate:

Nr.do	Poziția km.	Număr de constatare din raport	Neconformitatea	Recomandare	Termen de execuție a recomandării (zile)
1.					Recomandări pentru implementare pe timp scurt ¹
					Recomandări pentru implementare pe timp mediu ²
					Recomandări pentru implementare pe timp lung ³
2.					

- 1- Recomandările pentru implementare pe timp scurt pot fi prevăzute în lucrări de întreținere a drumului și perioada de implementare nu va depăși 90 de zile.
- 2- Recomandările pentru implementare pe timp mediu necesită planificare bugetară a lucrărilor recomandate pe timp mediu 1-2 ani, administratorul drumului urmează să ia în considerare și să planifice mijloacele financiare pentru lucrările recomandate la planificarea bugetară pentru anii viitori.
- 3- Recomandările pentru implementare pe timp lung necesită planificare bugetară pe un termen mai lung (documente de politici publice, planuri de acțiuni) perioada pentru care sunt făcute aceste recomandări depășește 4 ani, dar nu mai mult de 10 ani.

7. Nume, prenume și semnătura auditorului de siguranță rutieră

NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul de hotărâre a Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind inspecțiile în
domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere

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.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Articolul art. 9 alin. (3) și art. 10 alin (3) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2023, nr. 474-476, art. 842). De asemenea, relevăm că necesitatea elaborării și promovării proiectul de hotărâre a Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere, derivă și din prevederile pct. 41 și pct. 42, Anexa A la Clusterul 4 din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, inclusiv acțiunea nr. 242 și nr. 260 din Planul național de reglementări pentru anul 2025, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 841/2024. Complementar, în calitate de livrabil a acțiunii de reformă nr. 2.1.1 din Agenda de reforme aferente Planului de creștere al Republicii Moldova pentru anii 2025-2027, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 260/2025 este „<i>rapoartele anuale privind inspecția siguranței drumurilor se vor publica pe site-ul MIDR</i>”. Acest livrabil va fi realizat prin desfășurarea inspecțiilor de siguranță rutieră, materializate în rapoarte dedicate de inspecție a siguranței rutiere.
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
De la proclamarea independenței, în Republica Moldova au fost înregistrate circa 83187 accidente rutiere în care și-au pierdut viața 12906 și au fost rănite 101064 persoane. Numărul deceselor înregistrate este similar populației unui orașel mediu din Republica Moldova. Conform ultimelor date publicate de Poliție, în anul 2024, în Republica Moldova, s-au produs 2009 de accidente rutiere în urma cărora 209 persoane au decedat și 2369 au fost rănite grav. Potrivit estimărilor Băncii Mondiale, pierderile Republicii Moldova din cauza accidentelor rutiere foarte grave și cele soldate cu deces, în anul 2023 au constituit aproximativ 2,7 % din PIB sau 450 mln. USD. Având în vedere impactul social și economic al accidentelor rutiere, în septembrie 2020, Adunarea Generală a ONU a adoptat 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. OMS și comisiile regionale ONU, în cooperare cu alți parteneri din Colaborarea ONU pentru Siguranța Rutieră, au elaborat un Plan Global pentru Deceniul de Acțiune, care a fost lansat în octombrie 2021. Planul global se aliniază cu Declarația de la Stockholm, subliniind importanța unei abordări holistice a siguranței rutiere și solicitând îmbunătățiri continue în proiectarea drumurilor și a vehiculelor. Planul global se bazează pe următoarele directive specifice: • Planificarea sistemelor de transport multimodal și gospodărirea terenurilor; • Infrastructură rutieră sigură; • Autovehicule mai sigure; • Utilizarea în siguranță a drumurilor; • Acțiuni în caz de accident. Siguranța infrastructurii rutiere reprezintă unul dintre pilonii fundamentali a Programului național de siguranță rutieră pentru anii 2025-2030, aprobat prin Hotărârea Guvernului

nr.326/2025, având un impact direct asupra reducerii accidentelor, gravității consecințelor, precum și a reducerii deceselor urmare a acestora.

Clasificarea siguranței rețelei rutiere se efectuează asupra întregii rețele de drumuri naționale și locale incluse în lista drumurilor publice aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 1468/1016, având ca obiectiv principal identificarea sectoarelor cu cel mai ridicat risc de producere a accidentelor. Prin aplicarea unei metodologii unitare, se elaborează hărți de risc și se stabilesc priorități de intervenție. Această etapă este indispensabilă pentru fundamentarea programelor multianuale de investiții și pentru direcționarea eficientă a fondurilor disponibile, conform principiului „prioritatea se acordă sectoarelor unde se obține cel mai mare beneficiu în raport cu costurile”.

Inspecțiile de siguranță rutieră se realizează de către echipe mixte conduse de către un auditor în siguranța rutieră, direct pe teren, în condiții reale de trafic. Ele verifică elementele geometrice ale drumului, dotările de semnalizare și echipare rutieră, vizibilitatea și lizibilitatea traseului, precum și compatibilitatea infrastructurii cu necesitățile utilizatorilor vulnerabili (pietoni, bicicliști, persoane cu mobilitate redusă). Rezultatul inspecțiilor îl constituie rapoartele de inspecție de siguranță rutieră și recomandările de intervenție, care sunt recomandate de a fi integrate ulterior în planurile de întreținere și modernizare.

Implementarea inspecțiilor de siguranță rutieră și a clasificării rețelei aduce multiple beneficii:

- reducerea numărului de accidente și a gravității consecințelor acestora;
- prioritizarea transparentă a investițiilor și a lucrărilor de întreținere cu accent pe siguranța rutieră;
- măsuri cu raport cost–beneficiu ridicat (amenajarea intersecțiilor, calmarea traficului, completarea sau modificarea semnalizării rutiere, acostamente/trotuare sigure etc.);
- creșterea nivelului de protecție pentru toți participanții la trafic, cu accent pe utilizatorii vulnerabili;
- alinierea Republicii Moldova la bunele practici precum și la cerințele și standardele europene de siguranță rutieră.

Efectuarea periodică a inspecțiilor de siguranță rutieră și clasificarea siguranței rețelei rutiere constituie instrumente fundamentale pentru o politică de siguranță rutieră eficientă. Acestea garantează utilizarea judicioasă a resurselor financiare, reducerea riscurilor și atingerea obiectivelor naționale de siguranță rutieră, în concordanță cu angajamentele Republicii Moldova față de partenerii de dezvoltare.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Prin Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, au fost instituite un șir de proceduri de gestionare a siguranței rutiere:

- a) evaluarea de impact asupra siguranței rutiere;
- b) audit în domeniul siguranței rutiere;
- c) inspecții în materie de siguranță rutieră;**
- d) clasificarea siguranței rețelei.**

Regulamentul stabilește cadrul normativ și procedural prin care vor fi implementate instrumentele obligatorii de management al siguranței infrastructurii rutiere, prevăzute de Directiva (UE) 2008/96/CE cu modificările ulterioare, punând accent pe inspecțiile periodice și specifice, pe clasificarea rețelei rutiere în funcție de risc și pe asigurarea transparenței rezultatelor. În acest context, principalele prevederi ale regulamentului sunt următoarele:

- Stabilește cadrul de organizare și desfășurare a inspecțiilor de siguranță rutieră (ISR) și al clasificării siguranței rutiere.
- Definește competențele instituțiilor implicate (ANTA, administratorii drumurilor, MAI) și modul de cooperare între acestea.
- Prevede tipurile de inspecții (periodice și specifice) și regulile generale de realizare a acestora.

- Introduce sistemul de clasificare a rețelei rutiere după nivelul de risc, pe baza datelor privind accidentele. - Stabilește procedura de raportare și monitorizare a recomandărilor rezultate din inspecții. - Asigură transparența și actualizarea periodică a rezultatelor prin publicarea rapoartelor.
3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare
Având în vedere că procedurile de gestionare a siguranței rutiere deja au fost instituite prin Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, prezentul Regulament aduce doar reglementări tehnice asupra rapoartelor dintre părțile implicate în gestionarea siguranței rutiere în speță procedurile de inspecții de siguranță rutieră și clasificarea siguranței rețelei rutiere la nivel de rețea.
4. Analiza impactului de reglementare
4.1. Impactul asupra sectorului public
Aplicarea Regulamentului va genera responsabilități suplimentare pentru ANTA, responsabilități deja atribuite agenției prin Hotărârea Guvernului nr. 482/2025 pentru modificarea unor hotărâri ale Guvernului, care a prevăzut atribuirea competenței privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere Agenției Naționale Transport Auto. Totodată, Ministerul Afacerilor Interne, prin subdiviziunile specializate cu competențe în domeniul accidentelor rutiere și/sau al supravegherii și controlului traficului rutier, va avea un grad sporit de implicare prin furnizarea de date, analiză și participarea directă la inspecții, în special după accidente grave. De asemenea, administratorii drumurilor vor fi implicați activ prin furnizarea informațiilor necesare echipei de inspecție și participarea nemijlocită la efectuarea acestora, având obligația de a se pronunța asupra recomandărilor formulate. În ansamblu, regulamentul va contribui la consolidarea cadrului instituțional și procedural în domeniul siguranței rutiere, prin clarificarea responsabilităților autorităților, stabilirea unor mecanisme transparente de monitorizare și raportare, precum și prin crearea unui sistem coerent de cooperare interinstituțională orientat spre prevenirea accidentelor și sporirea siguranței rutiere.
4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
Proiectul nu implică cheltuieli financiare și alocarea de mijloace financiare suplimentare din bugetul de stat. De asemenea, crearea unui cadru legal pentru managementul siguranței infrastructurii rutiere reprezintă o necesitate strategică pentru Republica Moldova, având ca scop alinierea la standardele europene și reducerea semnificativă a riscului de accidente rutiere. Cercetările realizate de Rune Elvik (Institute of Transport Economics, Suedia, august 2006) evidențiază reduceri semnificative ale riscului de accidente ca urmare a desfășurării inspecțiilor de siguranță rutieră și aplicării măsurilor corective: • Corectarea indicatoarelor incorecte: 5–10% • Instalarea parapetelor de siguranță pe zonele cu terasament: 40–50% • Crearea de zone libere de obstacole adiacente drumului: 10–40% • Îndepărtarea obstacolelor laterale: 0–5% Efectuarea inspecțiilor de siguranță rutieră contribuie la reducerea nu doar a numărului de accidente soldate cu victime decedate, ci și a celor cu persoane grav traumatizate, precum și a accidentelor în general, diminuând astfel costurile sociale suportate de stat. Clasificarea siguranței rețelei rutiere sprijină administratorii de drumuri în efectuarea unor investiții mai eficiente, prin identificarea drumurilor periculoase și prioritizarea măsurilor de siguranță în funcție de rentabilitatea investițiilor. Cel mai semnificativ beneficiu al implementării inspecțiilor de siguranță rutieră constă în reducerea costurilor indirecte generate de accidente rutiere, inclusiv pierderile de vieți omenești, traumele și pagubele materiale. Activitățile de siguranță rutieră oferă o rată mare de returnare a investițiilor, superioară altor tipuri de investiții în domeniul transporturilor, conform studiilor

realizate de Asian Development Bank, ale căror metodologii de calcul al costurilor și beneficiilor sunt utilizate la nivel global.

Pe termen mediu și lung, aceste investiții se justifică prin necesitatea implementării integrale a instrumentelor de management al siguranței infrastructurii rutiere, în conformitate cu Directiva (UE) 2008/96/CE și modificările ulterioare, conducând la reducerea accidentelor, optimizarea investițiilor și alinierea la standardele europene de siguranță rutieră.

Complementar, administratorii de drumuri (APL I) pot contracta prestări servicii de la ANTA pentru efectuarea inspecțiilor de siguranță rutieră pe străzi și drumuri comunale. Acest mecanism asigură evaluări profesionale și obiective realizate de echipe acreditate, permite identificarea rapidă a punctelor critice și formularea de recomandări tehnice fundamentate, sprijinind planificarea și prioritizarea lucrărilor de întreținere. În plus, contribuie la consolidarea transparenței și responsabilității decizionale, oferind administratorilor un instrument suplimentar de management eficient al siguranței rutiere.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Analiza impactului de reglementare în privința instituirii mecanismelor privind inspecțiile de siguranță rutieră și clasificarea siguranței rețelei rutiere a fost efectuată în cadrul exercițiului de elaborare și promovare a Legii nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.

Complementar, aplicarea acestui regulament va avea un impact pozitiv asupra mediului privat, contribuind la sporirea siguranței rutiere pe drumurile publice și, implicit, la creșterea vitezelor de operare în condiții de siguranță.

4.4. Impactul social

Impactul social al procedurilor reglementate de prezentul act normativ se regăsește în scopul acestuia, fiind creșterea gradului de siguranță a circulației pe drumurile publice, prevenirea pierderii de vieți și a vătămării integrității corporale a persoanelor în traficul rutier.

Prevenirea pierderii de vieți și a vătămării integrității corporale vine să asigure dreptul la viață și sănătate.

Consecvent, dreptul la sănătate este prevăzut și garantat atât prin prisma actelor naționale, cât și internaționale. Astfel, dreptul la ocrotirea sănătății este garantat de Constituția Republicii Moldova în art. 36. La rândul său, art. 12 din Pactul Internațional cu privire la drepturile economice, sociale și culturale prevede: „Statele părți la prezentul pact recunosc dreptul pe care îl are orice persoană de a se bucura de cea mai bună sănătate fizică și mintală pe care o poate atinge”. Totodată, acest drept este menționat în art. 25 din Convenția ONU privind drepturile persoanelor cu dizabilități și în art. 11 și 13 din Carta Socială Revizuită.

În același timp, Convenția pentru Apărarea Drepturilor Omului și a Libertăților Fundamentale (CEDO) în art. 2 (Dreptul la viață) prevede o intervenție juridică (obligație) pozitivă a Statului pentru a proteja și respecta dreptul la viață. Constituția Republicii Moldova, în art. 15 determină că cetățenii beneficiază de drepturile și de libertățile consacrate prin legea supremă și prin alte legi. Norma constituțională respectivă obligă autoritățile statului de a asigura protecție și respectarea drepturilor fiecărei persoane.

Articolul 24 declară dreptul la viață și la integritate fizică și psihică, statul având obligația să garantează fiecărui om acest drept.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Nu este aplicabil

4.5. Impactul asupra mediului

Nu este aplicabil

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

Prezentul Regulament vine să asigure transpunerea parțială a prevederilor Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea

siguranței infrastructurii rutiere, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L nr. 319 din 29 noiembrie 2008.

Directiva 2008/96/CE are scopul sporirii nivelului de siguranță rutieră pe drumurile care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană, autostrăzilor și altor drumuri principale.

Directiva în cauză a fost transpusă parțial în Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere și urmează a fi transpusă parțial și în alte regulamente subsecvente Legii nr. 350/2023.

Având în vedere că Regulamentul este un act normativ de punere în aplicare a unei Legi, au fost prevăzute mai multe norme care nu se regăsesc în Directivă, și anume reglementări referitoare la: Modul de efectuare a clasificării siguranței rutiere precum și a inspecțiilor de siguranță rutieră; drepturile și obligațiile părților implicate în procedurile de clasificare a siguranței rețelei rutiere și inspecțiilor de siguranță rutieră;

În context, în scopul descrierii gradului de compatibilitate a prevederilor incluse în proiect, fost elaborat Tabelul de concordanță a acestuia.

5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE

Proiectul creează cadrul juridic necesar în vederea implementării Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L nr. 319 din 29 noiembrie 2008.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

Proiectul va fi supus procedurii de avizare în conformitate cu prevederile art. 32 din Legea nr. 100/2017 privind actele normative.

În scopul respectării prevederilor art. 11 al Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul hotărârii Guvernului și nota de fundamentare au fost plasate pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale www.midr.gov.md, la compartimentul Transparență decizională/ Anunțuri de inițiere a politicilor, precum și pe portalul guvernamental https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/14886

De asemenea proiectul a fost consultat prealabil cu Ministerul Afacerilor Interne, S.A. „Administrația Națională a drumurilor” și Universitatea Tehnică a Moldovei, de recomandările entităților menționate supra s-a ținut cont la etapa de elaborare/definitivare a proiectului.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul de hotărâre va fi supus expertizei juridice și respectiv, expertizei anticorupție în conformitate cu cerințele Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative.

Rezultatele expertizelor menționate supra vor fi incluse în Sinteza obiecțiilor și propunerilor.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Proiectul se încorporează în sistemul actelor normative și nu necesită modificarea altor acte normative.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

La moment nu sunt identificate măsuri suplimentare.

Secretar general

Angela ȚURCANU

TABEL DE CONCORDANȚĂ
la proiectul hotărâii Guvernului pentru aprobarea pentru aprobarea Regulamentului privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere

1	Titlul actului Uniunii Europene inclusiv cea mai recentă modificare, nr.CELEX Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 319 din 29 noiembrie 2008, CELEX: 32008L0096, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva (UE) 2019/1936 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2019.			
2	Titlul proiectului de act normativ național proiectul hotărâii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere			
3	Gradul general de compatibilitate Parțial compatibil			
4	Autoritatea/persoana responsabilă Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale/șef Serviciul siguranță rutieră, Radu VOITICOVSCHI			
5	Data întocmirii/actualizării 11.09.2025			
Actul Uniunii Europene		Proiectul de act normativ național	Gradul de compatibilitate	Observațiile
6		7	8	9
<i>Articolul 1</i> Obiectul și domeniul de aplicare (1) Prezenta directivă prevede stabilirea și punerea în aplicare a procedurilor referitoare la evaluările de impact și la operațiunile de audit în domeniul siguranței rutiere, la inspecțiile în materie de siguranță rutieră și la evaluările siguranței rutiere la nivelul întregii rețele efectuate de către statele membre. (2) Prezenta directivă se aplică drumurilor care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană, autostrăzilor și altor drumuri principale, indiferent dacă acestea se află în		Transpus în art. 1 alin. (1) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. Transpus în art. 1 alin. (2) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Parțial compatibil Compatibil	Aspectele privind implementare evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele urmează a fi transpuse în Legea nr. 350/2023, până la 31.12.2027. Drumurile specificate la art. 1 alin. (2) al proiectului de Lege cuprind inclusiv drumurile specificate la articolul 1 alin. (2) al Directivei

faza de proiectare, de construcție sau de exploatare. (3) Prezenta directivă se aplică și drumurilor și proiectelor de infrastructură rutieră care nu intră sub incidența alineatului (2) și care sunt situate în afara zonelor urbane, care nu deserveșc proprietățile pe lângă care trec și care sunt finalizate folosind finanțare din partea Uniunii, cu excepția drumurilor care nu sunt deschise traficului general de autovehicule, cum ar fi piste pentru biciclete, sau a drumurilor care nu sunt proiectate pentru traficul general, precum drumurile de acces la siturile industriale ori la terenurile agricole sau forestiere. (4) Statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al prezentei directive drumurile principale care prezintă un risc scăzut pentru siguranță, pe baza unor motive justificate în mod corespunzător legate de volumele de trafic și de statisticile privind accidentele. Statele membre pot include în domeniul de aplicare al prezentei directive drumuri care nu sunt menționate la alineatele (2) și (3). Fiecare stat membru notifică Comisiei, până la 17 decembrie 2021, lista autostrăzilor și a drumurilor principale de pe teritoriul său și, ulterior, orice modificări aduse acesteia. În	Transpus în art. 1 alin. (1) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. Transpus în art. 1 alin. (1) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Compatibil Compatibil Prevederi UE neaplicabile	Drumurile specificate la art. 1 alin. (2) al Legii nr. 350/2023, cuprind inclusiv drumurile specificate la articolul 1 alin. (3) al Directivei. Drumurile specificate la art. 1 alin. (2) al Legii nr. 350/2023, nu includ drumurile comunale care cad sub incidența articolului 1 alin. (3) al Directivei. Excepția a fost admisă în temeiul articolului 1 alin. (4) al Directivei.
---	---	--	--

plus, fiecare stat membru notifică Comisiei lista drumurilor excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive sau incluse în acesta în conformitate cu prezentul alineat și, ulterior, orice modificare adusă. Comisia publică lista drumurilor notificate în conformitate cu prezentul articol. (5) Prezenta directivă nu se aplică drumurilor din tuneluri reglementate de Directiva 2004/54/CE.		Prevederi UE netranspuse	Directiva 2004/54/CE urmează a fi transpusă până în luna octombrie 2027
<i>Articolul 2</i> Definiții În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții: 1. „rețea rutieră transeuropeană” înseamnă rețelele rutiere identificate în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului 1a. „autostradă” înseamnă un drum proiectat și construit special pentru traficul de autovehicule, care nu deservește proprietățile pe lângă care trece și care îndeplinește următoarele criterii: (a) este prevăzut, cu excepția punctelor speciale sau în mod temporar, cu părți carosabile separate pentru cele două direcții de trafic, separate între ele printr-o bandă despărțitoare care nu este destinată traficului sau, în mod excepțional, prin alte mijloace;	Noțiunea de autostradă este definită la art. 2 alin. (3) pct. 2) lit. a) al Legii drumurilor nr. 509/1995.	Prevederi UE netranspuse Parțial compatibil	Noțiunea urmează a fi transpusă în Legea drumurilor nr. 509/1995.

(b) nu se intersectează la același nivel cu niciun drum, cu nicio cale ferată sau linie de tramvai, pistă de biciclete sau cale pietonală; (c) este desemnat în mod special ca autostradă; 1b. „drum principal” înseamnă un drum situat în afara zonelor urbane care leagă orașe și/sau regiuni importante și care este încadrat în categoria imediat următoare după categoria „autostrăzi” în clasificarea națională a drumurilor aflată în vigoare la 26 noiembrie 2019; ▼B 2. „entitatea competentă” înseamnă orice organism public sau privat instituit la nivel național, regional sau local și care participă la punerea în aplicare a prezentei directive, în baza competențelor care îi revin, inclusiv acele organe desemnate ca entități competente, înființate înaintea intrării în vigoare a prezentei directive, în măsura în care acestea îndeplinesc cerințele prezentei directive; 3. „evaluarea de impact asupra siguranței rutiere” înseamnă o analiză comparativă strategică a impactului asupra gradului de siguranță a rețelei rutiere al unei noi căi rutiere sau al unei modificări substanțiale a rețelei existente;	Conform clasificării naționale a drumurilor stabilită la art. 2 al Legii drumurilor nr. 509/1995, echivalentul drumurilor principale sunt drumurile expres, definite art. 2 alin. (3) pct. 2) lit. b) a celeiași legi. Transpus în art. 3 din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. Transpus în art. 2 din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Compatibil Compatibil Compatibil	
--	---	---	--

4. „operațiune de audit în domeniul siguranței rutiere” înseamnă o verificare detaliată, tehnică și sistematică, independentă, din punct de vedere al siguranței, a caracteristicilor de proiectare proprii unui plan de infrastructură rutieră în toate etapele, de la planificare la începutul exploatarei; 6. „rating de siguranță” înseamnă clasificarea componentelor rețelei rutiere existente în categorii în conformitate cu siguranța lor încorporată măsurată în mod obiectiv; 7. „inspecție specifică în materie de siguranță rutieră” înseamnă o investigație specifică, bazată pe inspectarea la fața locului a unui drum sau tronson de drum existent, pentru a identifica condițiile periculoase, defectele și problemele care sporesc riscul de accidente și de vătămări ; 7a. „ inspecție periodică în materie de siguranță rutieră ” înseamnă o verificare periodică obișnuită a caracteristicilor și defectelor care necesită lucrări de întreținere din motive de siguranță ; 8. „linii directoare” înseamnă măsurile adoptate de statele membre care indică etapele de urmat și elementele de avut în	Transpus în art. 2 din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. Transpus în art. 2 din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. Transpus în art. 2 din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Compatibil Prevederi UE netranspuse Compatibil Compatibil Prevederi UE netranspuse	Noțiunea urmează a fi transpusă în Legea nr. 350/2023, până la 31.12.2027. Noțiunea urmează a fi transpusă în Legea nr. 350/2023, până la 31.12.2027.
---	--	---	---

vedere în aplicarea procedurilor de siguranță prevăzute în prezenta directivă; 9. „proiect de infrastructură” înseamnă un proiect destinat construirii de noi infrastructuri rutiere sau modificării semnificative a unor rețele existente, care afectează fluxul de trafic; 10. „utilizatori vulnerabili ai drumurilor” înseamnă participanți la trafic nemotorizați, îndeosebi bicicliști și pietoni, precum și utilizatori de vehicule motorizate cu două roți.	Va fi transpus odată cu aprobarea proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere (NU 624/MIDR/2025). În conformitate cu pct.3 din anexa Regulamentul menționat supra. Potrivit pct. 3.3 a Regulamentului: 3.3.utilizatori vulnerabili ai drumurilor – participanți la trafic nemotorizați (inclusiv pietonii și conducătorii de biciclete, triciclete, trotinete), precum și utilizatori de vehicule motorizate cu una, două sau trei roți (inclusiv conducătorii de motociclete, ciclomotoare, tricicluri, trotinete electrice și cvadricluri).	Compatibil Compatibil	
<i>Articolul 3</i> Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere pentru proiecte de infrastructură (1) Statele membre garantează realizarea unei evaluări de impact asupra siguranței rutiere pentru toate proiectele de infrastructură. (2) Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere este efectuată în faza de planificare inițială, înaintea aprobării proiectului de infrastructură. În acest sens, statele membre se străduiesc să respecte criteriile indicate în anexa I.	Transpus în art. 7 alin. (1) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. Va fi transpus odată cu aprobarea proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere (NU 624/MIDR/2025). În conformitate cu pct. 30 din Regulamentul menționat supra.	Compatibil Compatibil	

(3) Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere trebuie să indice considerentele în materie de siguranță rutieră care contribuie la alegerea soluției propuse. În plus, trebuie să furnizeze toate informațiile relevante necesare realizării unei analize costuri-beneficii a diverselor opțiuni evaluate.	Va fi transpus odată cu aprobarea proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere (NU 624/MIDR/2025). În conformitate cu pct.29 din Regulamentul menționat supra.	Compatibil	
<i>Articolul 4</i> Operațiuni de audit în domeniul siguranței rutiere pentru proiecte de infrastructură (1) Statele membre garantează realizarea unor operațiuni de audit în domeniul siguranței rutiere pentru toate proiectele de infrastructură. (2) La efectuarea unui audit în domeniul siguranței rutiere, statele membre se străduiesc să respecte criteriile indicate în anexa II: Statele membre garantează numirea unui auditor responsabil de realizarea unei operațiuni de audit având ca obiect caracteristicile de proiectare ale unui plan de infrastructură. Auditorul este desemnat în conformitate cu dispozițiile articolului 9 alineatul (4) și are	Transpus în art. 13 alin. (1) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. Va fi transpus odată cu aprobarea proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere (NU 624/MIDR/2025). În conformitate cu pct. 32 din Regulamentul menționat supra. Transpus în art. 7 alin. (7) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Compatibil Compatibil Compatibil Compatibil	În Legea nr. 350/2023 a fost adoptată decizia de a efectua auditul în termen de un an după la recepția la terminarea lucrărilor pentru a spori veridicitatea datelor colectate.

competențele și studiile necesare, așa cum se prevede la articolul 9. În cazul în care operațiunile de audit sunt realizate de o echipă, cel puțin unul dintre membrii acesteia trebuie să fie titular al unui certificat de competență, astfel cum se menționează la articolul 9 alineatul (3). (3) Auditurile în domeniul siguranței rutiere sunt parte integrantă a procesului de concepere a proiectului de infrastructură în stadiul proiectării preliminare, al proiectării detaliate, precum și în cel anterior exploatarea și de la începutul acesteia. (4) Statele membre garantează că auditorul prezintă, într-un raport de audit pentru fiecare stadiu al proiectului de infrastructură, aspectele legate de proiectare care prezintă importanță pentru siguranță. În cazul în care, în urma identificării unor elemente nesigure în cursul operațiunii de audit, proiectul nu este corectat înainte de încheierea etapei respective, astfel cum se menționează în anexa II, entitatea competentă prezintă motivele corespunzătoare într-o anexă la raport. (5) Statele membre garantează că raportul menționat la alineatul (4) este urmat de	Transpus în art. 5 din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. Transpus în art. 7 alin. (3) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. Va fi transpus odată cu aprobarea proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere (NU 624/MIDR/2025). În conformitate cu pct.29 pct. 34 și pct. 35 din Regulamentul menționat supra. Va fi transpus odată cu aprobarea proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind evaluarea	Parțial compatibil Compatibil Compatibil	În Legea nr. 350/2023 a fost adoptată decizia de a efectua auditul în termen de un an după la recepția la terminarea lucrărilor pentru a spori veridicitatea datelor colectate.
--	--	---	--

elaborarea unor recomandări pertinente din punctul de vedere al siguranței. (6) Comisia oferă orientări pentru proiectarea „marginilor care iartă ale drumurilor” și a „drumurilor care explică de la sine și a drumurilor care disciplinează de la sine” în cadrul auditului inițial al fazei de proiectare, precum și orientări privind cerințele de calitate referitoare la utilizatorii vulnerabili ai drumurilor. Astfel de orientări sunt elaborate în strânsă colaborare cu experți din statele membre.	de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere (NU 624/MIDR/2025). În conformitate cu pct.29 pct. 29 și pct. 31 din Regulamentul menționat supra.	Prevederi UE neaplicabile	
<i>Articolul 5</i> Evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele (1) Statele membre se asigură că o evaluare a siguranței rutiere la nivelul întregii rețele este efectuată pe întreaga rețea rutieră în exploatare care face obiectul prezentei directive. (2) Evaluările siguranței rutiere la nivelul întregii rețele evaluează riscul de accidente și de coliziuni cu urmări grave pe baza următoarelor elemente: (a) în principal, o examinare vizuală, fie la fața locului, fie prin mijloace electronice, a		Prevederi UE Netranspuse	Aspectele privind implementare evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele urmează a fi transpuse în Legea nr. 350/2023, până la 31.12.2027.

caracteristicilor de proiectare ale drumului (siguranța încorporată); și (b) a analiză a tronsoanelor din rețeaua rutieră care sunt exploatate de peste trei ani și pe care au avut loc un număr mare de accidente grave în raport cu fluxul de trafic. (3) Statele membre se asigură că prima evaluare a siguranței rutiere la nivelul întregii rețele se efectuează până cel târziu în 2024. Evaluările ulterioare ale siguranței rutiere la nivelul întregii rețele se efectuează suficient de frecvent pentru a garanta niveluri de siguranță adecvate, dar, în orice caz, se efectuează cel puțin o dată la cinci ani. (4) La efectuarea evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele, statele membre pot lua în considerare elementele indicative prevăzute în anexa III. (5) Comisia oferă orientări privind metodologia de efectuare a evaluărilor sistematice ale siguranței rutiere și ale ratingurilor de siguranță la nivelul întregii rețele. (6) Pe baza rezultatelor evaluării menționate la alineatul (1) și în scopul stabilirii nivelului de prioritate pentru acțiunile suplimentare necesare, statele membre clasifică toate tronsoanele rețelei rutiere în cel puțin trei categorii în funcție de nivelul lor de siguranță.			
<i>Articolul 6</i> Inspecțiile periodice în materie de siguranță rutieră		Compatibil	

(1) Statele membre se asigură că inspecțiile periodice în materie de siguranță rutieră se efectuează suficient de frecvent pentru a se garanta niveluri de siguranță adecvate pentru infrastructura rutieră în cauză. (3) Statele membre asigură siguranța tronsoanelor din rețeaua de drumuri adiacente tunelurilor rutiere care fac obiectul Directivei 2004/54/CE, prin intermediul inspecțiilor comune în materie de siguranță rutieră cu participarea autorităților competente implicate în punerea în aplicare a prezentei directive și a Directivei 2004/54/CE. Inspecțiile comune în materie de siguranță rutieră sunt suficient de frecvente pentru a garanta niveluri de siguranță adecvate, dar, în orice caz, sunt efectuate cel puțin o dată la șase ani. (4) Fără a aduce atingere liniilor directoare adoptate în temeiul articolului 8, statele membre adoptă o serie de linii directoare cu privire la măsurile temporare de siguranță aplicabile lucrărilor rutiere. Acestea instituie, de asemenea, un program de inspecție adecvat pentru a garanta aplicarea corespunzătoare a liniilor directoare respective.	Transpus în art. 10 alin. (3) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. În conformitate cu subpct. 17.3.1. a regulamentului: 17.3.1. În desfășurarea ISR, se verifică inclusiv aplicarea măsurilor temporare de siguranță în zonele cu lucrări rutiere, în conformitate cu procedurile de ISR prevăzute în prezentul Regulament.	Prevederi UE netranspuse Compatibil	Directiva 2004/54/CE urmează a fi transpusă până în luna octombrie 2027
<i>Articolul 6a</i> Acțiunile de urmărire a procedurilor pentru drumurile în exploatare (1) Statele membre se asigură că constatările din cadrul evaluărilor siguranței rutiere la nivelul întregii rețele efectuate în temeiul articolului 5 sunt urmate fie de		Prevederi UE netranspuse	Aspectele privind implementare evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele urmează a fi transpuse în Legea nr. 350/2023, până la 31.12.2027.

inspecții specifice în materie de siguranță rutieră, fie de măsuri directe de remediere. (2) La efectuarea inspecțiilor specifice în materie de siguranță rutieră, statele membre pot lua în considerare elementele indicative prevăzute în anexa IIa. (3) Inspecțiile specifice în materie de siguranță rutieră sunt efectuate de echipe de experți. Cel puțin unul dintre membrii echipei de experți trebuie să îndeplinească cerințele prevăzute la articolul 9 alineatul (4) litera (a). (4) Statele membre se asigură că constatările din cadrul inspecțiilor specifice în materie de siguranță rutieră sunt urmate de decizii motivate care stabilesc dacă sunt necesare măsuri de remediere. În mod special, statele membre identifică	Elementele indicative sunt specificate în anexa nr. 1 a Regulamentului Transpus în art. 10 alin. (1) și (2) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. Totodată, potrivit pct. 12 a Regulamentului: 12. Echipa de ISR va fi constituită din cel puțin 3 membri, șeful echipei fiind auditor de siguranță rutieră, titular al certificatului de competență profesională. Autoritățile și/sau entitățile participante la procesul de efectuare a ISR delegă reprezentanți ai acestora în vederea asigurării realizării ISR. Transpus în art. 11 alin. (1) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. Totodată, potrivit pct. 18.5 a Regulamentului: 18.5. Etapa 5 – Raportul de ISR specifică cu recomandările necesare pentru remedierea neajunsurilor/carențelor identificate se transmite către administratorul drumului care le analizează și își expune opinia referitor la	Compatibil Compatibil Compatibil	Elementele indicative sunt enumerate în secțiunea prevăzută compatibilității anexei a II-a
---	---	---	---

tronsoanele rutiere pe care sunt necesare îmbunătățiri ale siguranței infrastructurii rutiere și definesc măsurile cărora li se acordă prioritate pentru îmbunătățirea siguranței acestor tronsoane rutiere. (5) Statele membre se asigură că măsurile de remediere vizează cu prioritate tronsoanele rutiere cu niveluri scăzute de siguranță și care oferă posibilități pentru punerea în aplicare a unor măsuri cu potențial ridicat de îmbunătățire a siguranței și de reducere a costurilor legate de accidente. (6) Statele membre pregătesc și actualizează periodic un plan de măsuri ordonate în funcție de priorități, bazat pe riscuri, pentru a urmări punerea în aplicare a măsurilor de remediere identificate.	acestea. Administratorul drumului contrasemnează Raportul de ISR specifică și fiecare recomandare conținută în Raport pe care refuză întemeiat să o implementeze. Potrivit pct. 39 și 43 a Regulamentului: 39. Clasificarea aglomerațiilor de accidente rutiere în funcție de potențialul de îmbunătățire se realizează prin utilizarea indicelui de rentabilitate, raportat la un orizont de timp de 10 ani. 43. Aglomerațiile de accidente rutiere sunt clasificate în funcție de indicele de rentabilitate și ordonate în ordine descrescătoare. Transpus în art. 11 alin. (3) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Compatibil Compatibil	
--	---	-------------------------------------	--

<i>Articolul 6b</i> Protecția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor Statele membre se asigură că nevoile utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor sunt luate în considerare la punerea în aplicare a procedurilor prevăzute la articolele 3-6a.	Va fi transpus odată cu aprobarea proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere (NU 624/MIDR/2025). În conformitate cu pct.29 pct. 30 și pct. 32 din Regulamentul menționat supra. Totodată, potrivit Anexei nr. 1 pct. 3 subpct. 3.4, pct. 2 subpct. 2.5.3 și pct. 1 subpct 1.4 a Regulamentului: 1. 3.4. Infrastructură rutieră pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor: 3.4.1. infrastructură rutieră pentru pietoni; 3.4.2. infrastructură rutieră pentru bicicliști; 3.4.3. infrastructură rutieră pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu două roți; 3.4.4. transportul public de persoane și infrastructurile aferente; 3.4.5. treceri de pietoni la nivel.2. Elemente de analiză în teren ale ISR specifice urmare a accidentelor rutiere soldate cu persoane decedate va cuprinde cel puțin următoarele verificări: 2.5.3. Elemente de infrastructură rutieră de restricționare și protecție (spații care separă sensurile de mers, insule de refugiu, parapete de siguranță, parapete pentru evitarea pericolelor la care sunt expuși utilizatorii vulnerabili); 1. Elemente de analiză în teren ale ISR periodice: 1.4. Siguranța utilizatorilor vulnerabili 1.4.1. trotuare și traversări pentru pietoni (la nivel sau denivelate);	Compatibil	
--	---	-------------------	--

	1.4.2. benzi și infrastructură pentru bicicliști; 1.4.3. infrastructură adaptată utilizatorilor vulnerabile; 1.4.4. infrastructura aferentă transportului public (stații, peroane, refugii); 1.4.5. zone școlare sau cu trafic pietonal intens – avertizări speciale.		
<i>Articolul 6c</i> Marcaje rutiere și panouri de semnalizare rutieră (1) În procedurile lor existente și viitoare privind marcajele rutiere și panourile de semnalizare rutieră, statele membre acordă o atenție deosebită lizibilității și detectabilității de către conducătorii auto și sistemele automate de asistență a conducătorului auto. Aceste proceduri țin seama de specificațiile comune, atunci când astfel de specificații comune au fost stabilite în conformitate cu alineatul (3). (2) Până cel târziu în iunie 2021, un grup de experți instituit de Comisie evaluează oportunitatea de a stabili specificații comune, inclusiv diferite elemente menite să asigure utilizarea operațională a marcajelor rutiere și a panourilor de semnalizare rutieră, pentru a promova lizibilitatea și detectabilitatea eficace a marcajelor rutiere și panourilor de semnalizare rutieră de către conducătorii auto și sistemele automatizate de asistență a conducătorului auto. Grupul este format din experți desemnați de statele membre. Evaluarea include o consultare a Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite.	Transpus în pct. 27 din Regulamentul circulației rutiere aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009.	Compatibil Prevederi UE neaplicabile	

Evaluarea ia în considerare în special următoarele elemente: (a) interacțiunea dintre diferitele tehnologii de asistență a conducătorului auto și infrastructură; (b) efectele condițiilor meteorologice și ale fenomenelor atmosferice, precum și ale traficului asupra marcajelor rutiere și panourilor de semnalizare rutieră prezente pe teritoriul Uniunii; (c) tipul și frecvența lucrărilor de întreținere necesare pentru diferite tehnologii, inclusiv o estimare a costurilor. (3) Având în vedere evaluarea menționată la alineatul (2), Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili specificații comune referitoare la procedurile statelor membre menționate la alineatul (1), menite să asigure utilizarea operațională a marcajelor rutiere și a panourilor de semnalizare rutieră, în ceea ce privește lizibilitatea și detectabilitatea eficace a marcajelor rutiere și a panourilor de semnalizare rutieră de către conducătorii auto și sistemele automate de asistență a conducătorului auto. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 13 alineatul (2). Actele de punere în aplicare menționate la primul paragraf nu aduc atingere competenței Comitetului European de Standardizare în ceea ce privește standardele pentru marcajele rutiere și panourile de semnalizare rutieră.			
<i>Articolul 6d</i> Informare și transparență Comisia publică o hartă europeană a rețelei rutiere care intră în domeniul de		Prevederi UE neaplicabile	

aplicare al prezentei directive, accesibilă online, care să pună în evidență diferitele categorii menționate la articolul 5 alineatul (6).			
<i>Articolul 6e</i> Raportarea voluntară Statele membre depun eforturi să instituie un sistem național pentru raportarea voluntară, accesibil online tuturor utilizatorilor drumurilor, pentru a facilita colectarea detaliilor privind evenimentele transmise de utilizatorii drumurilor și de vehicule și a oricăror altor informații legate de siguranță care sunt percepute de cel care informează ca fiind un pericol real sau potențial pentru siguranța infrastructurii rutiere.		Prevederi UE netranspuse	Urmează a fi tras pus la operarea modificărilor în Registrul de stat al accidentelor rutiere
<i>Articolul 7</i> Gestionarea datelor (1) Statele membre garantează întocmirea, de către entitatea competentă, a unui raport pentru fiecare accident soldat cu persoane decedate survenit pe una dintre căile rutiere menționate la articolul 1 alineatul (2). Statele membre se străduiesc să includă în raportul respectiv toate elementele enumerate în anexa IV. (1a) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a oferi orientări conform	Transpus în art. 10 alin. (4), art. 11 alin. (1) și (2) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. Totodată, potrivit pct. 14 a Regulamentului: 14. ISR specifică urmare a unui accident rutier soldat cu decesul unei sau mai multor persoane se efectuează după recepționarea informației constatării accidentului rutier cu documentele aferente (datele referitoare la accident disponibile din Sistemul informațional automatizat „Registrul de stat al accidentelor rutiere”), dar nu mai târziu de o lună calendaristică de la data înregistrării accidentului. Elementele indicative din anexa IV sunt prevăzute la Anexa nr. 1 a Regulamentului.	Compatibil	

căroră trebuie raportată gravitatea accidentului, inclusiv numărul de persoane decedate și vătămate. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 13 alineatul (2). (2) Statele membre calculează costul social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate și costul social mediu al unui accident grav, în condițiile în care ambele se produc pe teritoriul lor. Statele membre pot opta pentru o defalcare mai detaliată a costurilor unitare, care trebuie actualizată cel puțin o dată la cinci ani.	Transpus în art. 12 din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Prevederi UE neaplicabile Compatibil	
Articolul 8 Adoptarea și comunicarea liniilor directoare (1) Statele membre garantează adoptarea unor linii directoare, în cazul în care acestea nu există deja, până la 19 decembrie 2011, pentru a sprijini entitățile competente în aplicarea prezentei directive. (2) Statele membre comunică Comisiei aceste linii directoare în termen de trei luni de la adoptarea sau modificarea lor. (3) Comisia le pune la dispoziție pe o pagină de Internet publică.	Transpus în art. 14 alin. (2) lit. c) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Prevederi UE netranspuse Prevederi UE neaplicabile Prevederi UE neaplicabile	Regulamentul respectiv stabilește linii directoare pentru fiecare procedură de inspecție de siguranță în parte.
Articolul 9 Numirea și formarea auditorilor (1) Statele membre garantează adoptarea programelor de formare a auditorilor în domeniul siguranței rutiere până la 19		Prevederi UE neaplicabile	Prevederi neaplicabile având în vedere că prevederile UE s-au consumat în timp.

decembrie 2011, în cazul în care acestea nu există deja. (1a) Pentru auditorii din domeniul siguranței rutiere care urmează cursuri de formare începând cu 17 decembrie 2024, statele membre se asigură că programele de formare destinate auditorilor în domeniul siguranței rutiere includ aspecte legate de utilizatorii vulnerabili ai drumurilor și de infrastructura pentru acești utilizatori.		Prevederi UE neaplicabile	Potrivit prevederilor art. 5 alin. (2) din Legea nr. 350/2023, Formarea inițială și perfecționarea în domeniul siguranței rutiere se realizează în baza programelor autorizate provizoriu/acreditate de către Agenția Națională de Asigurare a Calității în Educație și Cercetare sau de către alte agenții de evaluare a calității înscrise în Registrul European pentru Asigurarea Calității. <i>Condiția urmează a fi impusă la etapa de autorizare a programelor autorizate provizoriu/ acreditate de către Agenția Națională de Asigurare a Calității în Educație și Cercetare.</i>
(2) Statele membre garantează că auditorii în domeniul siguranței rutiere care îndeplinesc funcțiile prevăzute în prezenta directivă urmează o formare inițială, la încheierea căreia li se eliberează un certificat de competență, după care participă periodic la cursuri de formare profesională. (3) Statele membre garantează că auditorii în domeniul siguranței rutiere sunt titulari ai unui certificat de competență. Certificatele eliberate înaintea intrării în	Transpus în art. 5 din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Compatibil	Până în prezent în Republica Moldova nu au fost eliberate certificate asemănătoare, astfel, transpunerea prevederilor privind
		Prevederi UE neaplicabile	

vigoare a prezentei directive trebuie recunoscute. (4) Statele membre garantează numirea auditorilor în conformitate cu cerințele următoare: (a) auditorii trebuie să aibă experiență relevantă sau formare în domeniul proiectării rutiere, al ingineriei siguranței rutiere și al analizei accidentelor; (b) după doi ani de la adoptarea, de către statele membre, a liniilor directoare, în conformitate cu articolul 8, operațiunile de audit în domeniul siguranței rutiere vor fi realizate numai de auditorii sau de echipele din care fac parte auditori care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatele (2) și (3); (c) pentru buna derulare a proiectului de infrastructură auditat, auditorul nu trebuie să participe, în momentul auditului, la proiectarea sau exploatarea acestuia.	Transpus în art. 5 din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. Transpus în art. 6 din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Compatibil Compatibil	recunoașterea certificatelor eliberate anterior nu este justificată.
<i>Articolul 10</i> Schimbul de bune practici În vederea îmbunătățirii siguranței rutiere din Uniune, Comisia instituie un sistem pentru schimbul informațiilor și celor mai bune practici între statele membre, care acoperă, printre altele, programele de formare destinate auditorilor în domeniul siguranței rutiere, proiectele existente privind siguranța infrastructurii rutiere, precum și tehnologiile verificate în materie de siguranță rutieră.		Prevederi UE neaplicabile	
<i>Articolul 11</i>			

Îmbunătățirea continuă a practicilor de gestionare a siguranței rutiere (1) Comisia facilitează și organizează schimbul de cunoștințe și bune practici între statele membre, beneficiind de experiența acumulată în forurile internaționale specifice existente, pentru a asigura o îmbunătățire continuă a practicilor de gestionare a siguranței infrastructurilor rutiere din Uniunea Europeană. (3) După caz, organizațiile neguvernamentale relevante, care activează în domeniul siguranței și gestionării infrastructurilor rutiere, pot fi consultate cu privire la chestiuni legate de aspectele tehnice ale siguranței.		Prevederi UE neaplicabile	
<i>Articolul 11a</i> Raportarea (1) Până la 31 octombrie 2025, statele membre furnizează Comisiei un raport privind clasificarea referitoare la siguranță a întregii rețele evaluate în conformitate cu articolul 5. Dacă este posibil, raportul se bazează pe o metodologie comună. Dacă este cazul, raportul include, de asemenea, lista de dispoziții ale orientărilor naționale actualizate, inclusiv, în special, îmbunătățirile în ceea ce privește progresul tehnologic și protecția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor. De la 31 octombrie 2025, aceste rapoarte sunt elaborate din cinci în cinci ani. (2) Pe baza unei analize a rapoartelor naționale menționate la alineatul (1), în primă instanță până la 31 octombrie 2027 și ulterior din cinci în cinci ani, Comisia elaborează și prezintă Parlamentului European și		Prevederi UE neaplicabile	

Consiliului un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive, în special cu privire la elementele menționate la alineatul (1) și la eventualele măsuri suplimentare, inclusiv revizuirea prezentei directive și posibilele adaptări ale acesteia la progresul tehnic.			
<i>Articolul 12</i> Modificarea anexelor Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 12a, acte delegate de modificare a anexelor în vederea adaptării acestora la progresele tehnice.		Prevederi UE neaplicabile	
<i>Articolul 12a</i> Exercitarea delegării de competențe (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol. (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 12 se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 16 decembrie 2019. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade. (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 12 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă.		Prevederi UE neaplicabile	

Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare. (4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia îi consultă pe experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare (2). (5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului. (6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 12 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.			
<i>Articolul 13</i> Procedura comitetului (1) Comisia este asistată de un comitet. Respectivul comitet reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului (3).		Prevederi UE neaplicabile	

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.			
<i>Articolul 14</i> Transpunere (1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 19 decembrie 2010. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele acestor dispoziții. (2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.		Prevederi UE neaplicabile	
<i>Articolul 15</i> Intrare în vigoare Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.	-		
<i>Articolul 16</i> Destinatari Prezenta directivă se adresează statelor membre.			
ANEXA I ELEMENTELE INDICATIVE ALE EVALUĂRILOR DE IMPACT ASUPRA SIGURANȚEI RUTIERE 1. Elementele componente ale unei evaluări de impact asupra siguranței rutiere: (a) definirea problemei;	Va fi transpus odată cu aprobarea proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în	Compatibil	

(b) situația actuală și situația în eventualitatea neinițierii vreunei acțiuni; (c) obiectivele specifice siguranței rutiere; (d) analiza impactului alternativelor propuse asupra siguranței rutiere; (e) compararea opțiunilor, printre care și analiza raportului costuri-beneficii; (f) prezentarea tuturor soluțiilor posibile. 2. Elementele care trebuie avute în vedere: (a) decese și accidente; obiectivele de reducere în comparație cu scenariul care prevede eventualitatea neinițierii vreunei acțiuni; (b) alegerea itinerariilor și structuri de deplasare; (c) efecte posibile asupra rețelelor existente (de exemplu ieșiri, intersecții, pasaje de nivel); (d) utilizatorii căilor rutiere, inclusiv utilizatorii vulnerabili (de exemplu pietoni, bicicliști, motocicliști); (e) trafic (de exemplu, volumul traficului, clasificarea traficului în funcție de tip), inclusiv fluxurile estimate pentru pietoni și	domeniul siguranței rutiere (NU 624/MIDR/2025). În conformitate cu pct.29 și 30 din Regulamentul menționat supra.		
--	--	--	--

bicicliști determinate de caracteristicile utilizării terenurilor adiacente; (f) sezonabilitate și condiții climatice; (g) prezența unui număr suficient de zone care permit staționarea în condiții de siguranță; (h) activitatea seismică			
ANEXA II ELEMENTELE INDICATIVE ALE AUDITURILOR PRIVIND SIGURANȚA RUTIERĂ 1. Criterii aplicabile în stadiul proiectării preliminare: (a) localizarea geografică (de exemplu expunerea la alunecările de teren, la inundații, la avalanșe etc.), sezonabilitate și condiții climatice, precum și activități seismice; (b) tipurile de joncțiune și distanța între punctele de joncțiune; (c) numărul și tipul căilor rutiere; (d) tipurile de trafic care pot avea loc pe noua cale rutieră; (e) funcționalitatea căii rutiere în cadrul rețelei; (f) condițiile meteorologice; (g) viteze de rulare; (h) secțiuni transversale (de exemplu lățimea părții carosabile, piste pentru cicliști, căi pietonale); (i) alinieri orizontale și verticale; (j) vizibilitate; (k) dispunerea punctelor de joncțiune; (l) mijloace de transport în comun și infrastructurile aferente; (m) treceri la nivel cu căi rutiere/calea ferată;	Va fi transpus odată cu aprobarea proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere (NU 624/MIDR/2025). În conformitate cu pct. 32 și 33 din Regulamentul menționat supra.	Compatibil	

(n) dispoziții pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor: (i) dispoziții pentru pietoni; (ii) dispoziții pentru bicicliști, inclusiv existența unor rute alternative sau separări de traficul de autovehicule de mare viteză; (iii) dispoziții pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu două roți; (iv) densitatea și amplasarea trecerilor pentru pietoni și bicicliști; (v) dispoziții pentru pietoni și bicicliști pe drumurile afectate din zonă; (vi) separarea pietonilor și a bicicliștilor de traficul de autovehicule de mare viteză sau existența unor rute alternative directe pe drumurile de clasă inferioară. 2. Criterii aplicabile în stadiul proiectării preliminare: (a) planul; (b) semnalizare și marcaj coerente; (c) iluminarea căilor rutiere și a intersecțiilor; (d) echipamente la marginea drumului; (e) mediul specific marginii de drum, inclusiv vegetația; (f) obstacole fixe la marginea drumului; (g) parări sigure; (h) dispoziții pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor: (i) dispoziții pentru pietoni; (ii) dispoziții pentru bicicliști; (iii) dispoziții pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu două roți; (i) adaptare a sistemelor rutiere de restricționare într-un mod ușor de utilizat (spații care separă sensurile de mers și			
--	--	--	--

parapete de siguranță pentru evitarea pericolelor la care sunt expuși utilizatorii vulnerabili). 3. Criterii aplicabile în stadiul proiectării detaliate: (a) siguranța utilizatorilor căilor rutiere și vizibilitatea în diverse circumstanțe, cum ar fi întunericul, și în condiții meteorologice normale; (b) vizibilitatea elementelor de semnalizare și marcaj; (c) starea șoselelor. 4. Criterii aplicabile în stadiul de la începutul exploatarei: evaluarea siguranței căilor rutiere din perspectiva comportamentului real al utilizatorilor. Realizarea unei operațiuni de audit într-un anumit stadiu poate duce la reanalizarea criteriilor aplicabile în stadiile precedente.			
ANEXA IIa ELEMENTELE INDICATIVE ALE INSPECȚIILOR SPECIFICE ÎN MATERIE DE SIGURANȚĂ RUTIERĂ	Potrivit Anexei nr. 1 a Regulamentului: 3. Elemente de analiză în teren ale ISR specifice efectuate pe tronsoanele cu concentrație mare de accidente rutiere va cuprinde cel puțin următoarele verificări: Date privind accidentele din ultimii 3 ani (număr, tip, gravitate); 3.2. Configurația drumului și a acceselor rutiere: 3.2.1. vizibilitate; 3.2.2. limite de viteză și zone cu viteză limitată; 3.2.3. coerența vizuală a traseelor; 3.2.4. accese la terenurile adiacente drumului;	Compatibil	

	3.2.5. accesul vehiculelor de urgență și de serviciu; 3.2.6. configurația/tipul profilului transversal al drumului (acostamentul drumului, debleu/rambleu, etc.). 3.3. Intersecții și noduri rutiere: 3.3.1. geometria intersecției/configurația nodului rutier; 3.3.2. vizibilitatea și lizibilitatea (percepția) intersecțiilor; 3.3.3. vizibilitatea în intersecție; 3.3.4. existența și/sau configurația benzilor auxiliare la intersecții; 3.3.5. controlul traficului în intersecții ; 3.3.6. existența infrastructurii pentru pietoni, bicicliști și alți utilizatori vulnerabili. 3.4. Infrastructură rutieră pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor: 3.4.1. infrastructură rutieră pentru pietoni; 3.4.2. infrastructură rutieră pentru bicicliști; 3.4.3. infrastructură rutieră pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu două roți; 3.4.4. transportul public de persoane și infrastructurile aferente; 3.4.5. treceri de pietoni la nivel. 3.5. Iluminare, indicatoare și marcaje: 3.5.1. indicatoare rutiere coerente, care nu afectează vizibilitatea; 3.5.2. lizibilitatea indicatoarelor rutiere (poziție, dimensiune, culoare); 3.5.3. indicatoare de direcție; 3.5.4. coerența marcajelor rutiere și a delimitărilor acestora;		
--	--	--	--

	3.5.5. lizibilitatea marcajelor rutiere (poziție, dimensiuni și retroreflectivitate în condiții uscate și umede); 3.5.6. contrastul adecvat al marcajelor rutiere; 3.5.7. iluminarea drumurilor și a intersecțiilor; 3.6. Obiecte, zone curate și sisteme rutiere de restricționare: 3.6.1. zona de siguranță a drumului (acostament), inclusiv vegetația; 3.6.2. obstacole în zona de siguranță a drumului și distanța de la marginea părții carosabile sau a pistei pentru biciclete; 3.6.3. adaptarea infrastructurii rutiere de restricționare într-un mod ușor de utilizat (spații care separă sensurile de circulație și parapete de siguranță pentru evitarea pericolelor la care sunt expuși utilizatorii vulnerabili ai drumurilor); 3.6.4. securizarea părților terminale ale parapetelor de siguranță; 3.6.5. sisteme adecvate de securizare rutieră la poduri și canale de scurgere; 3.7. Pavajul: 3.7.1. defectele pavajului; 3.7.2. rezistența la derapare; 3.7.3. material desprins/pietriș/pietre; 3.7.4. canalizarea și drenarea apei. 3.8. Poduri: 3.8.1. prezența și numărul podurilor; 3.8.2. aspecte vizuale periculoase pentru infrastructură, observabile, precum elemente structurale desprinse sau parapete instabile. 3.9. Măsuri temporare de siguranță în zonele cu lucrări rutiere: 3.9.1. măsuri pentru protecția participanților la trafic;		
--	---	--	--

	3.9.2. măsuri pentru protecția lucrătorilor de drum; 3.9.3. semnalizare rutieră temporară; 3.9.4. organizarea traficului rutier temporar; 3.10. Alte aspecte: 3.10.1. existența unor spații de parcare și a unor spații de servicii sigure; 3.10.2. facilități pentru vehicule grele; 3.10.3. riscuri de orbire prin faruri; 3.10.4. lucrările rutiere; 3.10.5. activități nesigure pe marginea drumului; 3.10.6. informații adecvate în echipamentele STI (de exemplu, panouri cu mesaje variabile); 3.10.7. fauna sălbatică și alte animale; 3.10.8. zone școlare sau cu trafic pietonal intens – avertizări speciale.		
ANEXA III ELEMENTE INDICATIVE ALE EVALUĂRIILOR SIGURANȚEI RUTIERE LA NIVELUL ÎNTREGII REȚELE		Prevederi UE netranspuse	Aspectele privind implementare evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele urmează a fi transpuse până la 31.12.2027.
ANEXA IV INFORMAȚII REFERITOARE LA ACCIDENTE MENȚIONATE ÎN RAPOARTELE DE ACCIDENTE	Potrivit Anexei nr. 2 a Regulamentului: Rapoartele de inspecție de siguranță rutieră specifice urmare a unui accident rutier soldat cu persoane decedate trebuie să cuprindă cel puțin următoarele elemente: 1. Localizarea exactă a accidentului; 2. Echipa de inspecție desemnată pentru inspecția de siguranță periodică (Nume, prenume, funcția și autoritatea reprezentată, semnătura) 3. Imagini și/sau diagrame cu locul accidentului; 4. Data și ora accidentului;	Compatibil	

	5. Informații referitoare la drum, cum ar fi tipul de zonă, tipul de drum, tipul de joncțiune, cu precizarea sistemelor de semnalizare, numărul căilor rutiere, marcajul, suprafața rutieră, sistemele de iluminat și condițiile meteorologice, limitarea de viteză, obstacolele de la marginea drumului; 6. Gravitatea accidentului, cu precizarea numărului de persoane decedate și vătămăte; 7. Caracteristicile persoanelor implicate în accident, cum ar fi vârsta, sexul, naționalitatea, nivelul alcoolemiei, utilizarea sau nu a echipamentelor de siguranță; 8. Date cu privire la autovehiculele implicate în accident (tip, vechime, țara în care este înregistrat, echipament de siguranță după caz, date privind ultimele controale tehnice periodice, în conformitate cu legislația aplicabilă); 9. Date referitoare la accident, cum ar fi tipul accidentului, tipul coliziunii, manevrarea vehiculului și manevrele conducătorului auto; 10. Informații privind timpul dintre momentul accidentului și constatarea acestuia sau sosirea serviciilor de urgență. 11. Concluzii și recomandări.		
--	--	--	--



Nr. 08/1-4886 din 11.09.2025

Cancelaria de Stat

Prin prezenta, în conformitate cu pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, remitem pentru înregistrare, proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere, care urmează a fi examinat în cadrul următoarei ședințe a secretarilor generali.

CERERE
privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat
a proiectelor de acte ale Guvernului

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Tipul și denumirea proiectului	Proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3.	Justificarea depunerii cererii	Art. 9 alin. (3), art. 10 alin. (2) și art. 11 alin. (2) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului	Pct. 41 și pct. 42, Anexa A la Clusterul 4 din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, inclusiv acțiunea nr. 242 și nr. 260 din Planul național de reglementări pentru anul 2025, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 841/2024.
4.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	• Cancelaria de Stat; • Ministerul Afacerilor Interne; • Ministerul Finanțelor • Centrul de Armonizare a Legislației; • S.A. „Administrația Națională a Drumurilor”;

		• Agenția Națională Transport Auto; • Congresul Autorităților Locale din Moldova.
5.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
6.	Numele, prenumele, funcția și datele de contact ale persoanei responsabile de promovarea proiectului	Radu VOITICOVSCHI, Șef Serviciu siguranță rutieră, tel: 022 233 267, e-mail: radu.voiticovschi@midr.gov.md .
7.	Anexe	1. Proiectul hotărârii Guvernului; 2. Nota de fundamentare; 3. Tabelul de concordanță.
8.	Data și ora depunerii cererii	Conform semnăturii electronice
9.	Semnătura	

Secretar general adjunct

Tatiana NIRCA

Ex. Radu VOITICOVSCHI, tel. 022 233 267