



UE

GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. ____

din _____ 2025

Chișinău

**Pentru aprobarea Regulamentului privind evaluarea de impact
asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere**

În temeiul art. 7 alin. (9) 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 (transpune art. 2, pct. 9 și 10; art. 3 (2) și (3); art. 4 (2), (4) și (5); art. 6b; Anexa I și Anexa II) 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.

1. Se aprobă Regulamentul privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere (se anexează).

2. Prezenta hotărâre intră în vigoare la data de 1 ianuarie 2026.

Prim-ministru

DORIN RECEAN

REGULAMENT
privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere
și auditul în domeniul siguranței rutiere

Capitolul I
DISPOZIȚII GENERALE

1. Regulamentul privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere (în continuare – *Regulament*) stabilește procedurile pentru evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și pentru auditul în domeniul siguranței rutiere, precum și înregistrarea rezultatelor acestora.

2. Scopul evaluării de impact asupra siguranței rutiere și al auditului în domeniul siguranței rutiere constă în asigurarea și creșterea gradului de siguranță a circulației pe drumurile publice, în prevenirea pierderii de vieți și a vătămării integrității corporale a persoanelor în traficul rutier, precum și în prevenirea pagubelor materiale produse în urma accidentelor în traficul rutier.

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. *investitor* – persoană fizică sau juridică, publică sau privată care demarează și finanțează un proiect de infrastructură rutieră;

3.2. *proiect de infrastructură* – proiect pentru construirea noilor infrastructuri rutiere sau modificarea semnificativă a unor rețele rutiere existente, care afectează fluxul de trafic;

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. Prezentul Regulament se aplică procedurilor de evaluare de impact asupra siguranței rutiere și audit în domeniul siguranței rutiere efectuate pe drumurile publice, clasificate conform art. 2 alin. (3) din Legea drumurilor nr. 509/1995.

5. În procesul evaluării de impact asupra siguranței rutiere și în cel al auditului în domeniul siguranței rutiere sunt implicate următoarele părți:

- 5.1. Agenția Națională Transport Auto (în continuare – *Agenție*);
- 5.2. auditorul/auditorii de siguranță rutieră;
- 5.3. comanditarul auditului în domeniul siguranței rutiere sau al evaluării de impact asupra siguranței rutiere;
- 5.4. proiectantul sau, după caz, proiectanții.

6. Comanditarul auditului în domeniul siguranței rutiere sau al evaluării de impact asupra siguranței rutiere poate fi administratorul drumului sau investitorul.

7. În procesul evaluării de impact asupra siguranței rutiere și în cel al auditului în domeniul siguranței rutiere trebuie să fie implicat cel puțin un auditor de siguranță rutieră, titular al certificatului de competență profesională.

8. În activitatea sa, auditorul de siguranță rutieră este independent în raport cu administratorul drumului și cu proiectanții.

9. Se consideră afectată independența activității auditorului de siguranță rutieră în raport cu administratorul drumului și cu proiectanții în cazul în care se constată cel puțin una dintre situațiile prevăzute la art. 6 alin. (2) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.

10. Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere este parte integrantă a studiului de prefezabilitate sau, după caz, a studiului de fezabilitate al unui proiect de infrastructură rutieră care urmează a fi construit sau modificat substanțial.

11. În sensul pct. 10, se consideră *modificare substanțială* modernizarea sau reabilitarea care impune schimbarea unor elemente geometrice ale drumului, după cum urmează:

- 11.1. în plan orizontal: aliniamente, curbe, respectiv raze ale acestora;
- 11.2. în profil longitudinal: declivități, curbe verticale pentru racordarea declivităților succesive, respectiv raze ale acestora, pas de proiectare;
- 11.3. în profil transversal: lățimi ale elementelor componente ale drumurilor în aliniamente, supralărgire în curbe a platformei și a părții carosabile ale drumurilor, pante transversale, modificarea taluzurilor;
- 11.4. schimbări aduse proiectului de organizare a circulației rutiere.

12. Auditul în domeniul siguranței rutiere este parte integrantă a procesului de concepere, proiectare și construcție a infrastructurii rutiere în cadrul următoarelor etape:

- 12.1. studiul de fezabilitate al proiectului de infrastructură rutieră, până la aprobarea de către beneficiar a studiului;

12.2. proiectul tehnic sau detaliile de execuție, până la verificarea proiectului de construcție a drumului public;

12.3. perioada de un an după recepția la terminarea lucrărilor.

13. Rezultatele evaluării de impact asupra siguranței rutiere și cele ale auditului în domeniul siguranței rutiere sunt reflectate în rapoarte, care cuprind și eventualele deficiențe de siguranță rutieră constatate, precum și recomandările privind remedierea acestora.

14. Pentru fiecare etapă a auditului în domeniul siguranței rutiere se va elabora un raport separat.

15. Recomandările conținute în Raportul evaluării de impact asupra siguranței rutiere se fac conform formularului prevăzut în secțiunea a II-a din anexa nr. 1.

16. Recomandările conținute în Raportul auditului în domeniul siguranței rutiere se fac conform formularului prevăzut în secțiunea a II-a din anexa nr. 2.

Capitolul II

CONTRACTAREA SERVICIILOR PRIVIND REALIZAREA EVALUĂRII DE IMPACT ASUPRA SIGURANȚEI RUTIERE ȘI/SAU A AUDITULUI ÎN DOMENIUL SIGURANȚEI RUTIERE

17. Identificarea și desemnarea auditorilor de siguranță rutieră se efectuează de către comanditarul auditului în domeniul siguranței rutiere conform legislației privind achizițiile publice.

18. Anunțul privind achiziționarea serviciilor de evaluare de impact asupra siguranței rutiere sau de audit în domeniul siguranței rutiere se publică doar după semnarea contractului prestări servicii de proiectare.

19. Comanditarul, în anunțul de participare, informează cine este proiectantul sau echipa de proiectanți și solicită de la participanții la licitație completarea unei declarații pe propria răspundere privind independența lor în raport cu administratorul drumului și cu proiectanții, în condițiile pct. 9.

20. În caietul de sarcini privind achiziționarea serviciilor de evaluare de impact asupra siguranței rutiere sau de audit în domeniul siguranței rutiere se includ și listele-cadru de verificări, în funcție de etapa de proiectare și categoria drumului.

21. Pot fi achiziționate serviciile de evaluare de impact asupra siguranței rutiere și de audit în domeniul siguranței rutiere doar pentru etapele pentru care a fost semnat contract de servicii pentru proiectare.

22. Serviciile privind efectuarea auditului în domeniul siguranței rutiere în termen de un an de la recepția la terminarea lucrărilor se achiziționează separat.

23. După semnarea contractului de prestare a serviciilor de evaluare de impact asupra siguranței rutiere sau de audit în domeniul siguranței rutiere, comanditarul transmite Agenției câte o copie a contractelor respective, inclusiv cele semnate cu proiectantul sau echipa de proiectanți.

Capitolul III **DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE PĂRȚILOR**

24. Drepturile auditorului sunt următoarele:

24.1. să solicite completarea documentației necesare pentru realizarea sarcinii, depusă de comanditar, în situația în care se constată ca aceasta este incompletă;

24.2. să solicite informații referitoare la situația privind accidentele de circulație rutieră pe drumul care urmează a fi reconstruit și/sau pe rutele alternative de la subdiviziunile specializate cu competențe în domeniul asigurării dirijării, supravegherii și controlului traficului rutier ale Ministerului Afacerilor Interne;

24.3. să se expună asupra recomandărilor din Raportul evaluării de impact asupra siguranței rutiere/auditului în domeniul siguranței rutiere pe care comanditarul a refuzat să le implementeze;

24.4. să refuze prestarea serviciului dacă nu-i sunt prezentate toate documentele necesare pentru realizarea obligațiilor contractuale care sunt în posesia comanditarului.

25. Obligațiile auditorului sunt următoarele:

25.1. să întocmească Raportul evaluării de impact asupra siguranței rutiere/auditului în domeniul siguranței rutiere, conform structurii stabilite de prezentul Regulament;

25.2. să depună la comanditar, în termenul stabilit în contract, Raportul auditului în domeniul siguranței rutiere/evaluării de impact asupra siguranței rutiere, definitivat și semnat, în trei exemplare, pe suport de hârtie și în format electronic;

25.3. să asigure confidențialitatea datelor și a informațiilor la care a avut acces;

25.4. să restituie comanditarului documentele primite pentru realizarea obligațiilor contractuale;

25.5. să notifice Agenției recomandările măsurilor de remediere conținute în Raportul evaluării de impact asupra siguranței rutiere/auditului în domeniul siguranței rutiere, pe care le consideră imperioase, dar sunt refuzate de comanditar.

26. Drepturile comanditarului sunt următoarele:

26.1. să stabilească termenele rezonabile de executare a auditului în domeniul siguranței rutiere/evaluării de impact asupra siguranței rutiere;

26.2. să primească în termen Raportul evaluării de impact asupra siguranței rutiere/auditului în domeniul siguranței rutiere.

27. Obligațiile comanditarului sunt următoarele:

27.1. să transmită auditorului documentele aflate în posesia comanditarului, care sunt necesare pentru realizarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere/auditului în domeniul siguranței rutiere, după cum urmează:

27.1.1. rapoartele evaluării de impact asupra siguranței rutiere/auditului în domeniul siguranței rutiere, dacă acestea au fost efectuate în etapele anterioare;

27.1.2. documentele conținute în studiul de fezabilitate, studiul de fezabilitate, proiectul tehnic, detaliile de execuție, inclusiv:

27.1.2.1. părțile scrise ale proiectului;

27.1.2.2. părțile desenate ale proiectului;

27.1.2.3. caietele de sarcini ale proiectului;

27.1.2.4. situația obiectivelor generatoare atât de trafic rutier, cât și de trafic pietonal;

27.1.2.5. situația accidentelor rutiere petrecute în ultimii cinci ani pe sectorul studiat sau în zona intersecțiilor cu acesta;

27.1.2.6. analiza cost-beneficiu, dacă aceasta este disponibilă la data realizării evaluării de impact asupra siguranței rutiere;

27.1.2.7. alte date/informații/documente relevante pentru realizarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere;

27.1.3. informații cu privire la recomandările/măsurile de remediere conținute în rapoartele anterioare;

27.2. să asigure accesul fizic al auditorului pe șantier în procesul de realizare a evaluării de impact asupra siguranței rutiere/auditului în domeniul siguranței rutiere;

27.3. să contrasemneze Raportul auditului în domeniul siguranței rutiere/evaluării de impact asupra siguranței rutiere și fiecare recomandare conținută în Raport pe care refuză să o implementeze;

27.4. să efectueze plățile conform contractului.

Capitolul IV

DESFĂȘURAREA PROCEDURILOR DE EVALUARE DE IMPACT ASUPRA SIGURANȚEI RUTIERE ȘI AUDIT ÎN DOMENIUL SIGURANȚEI RUTIERE

28. Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere cuprinde următoarele etape:

28.1. analiza informațiilor și datelor necesare pentru realizarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere/auditului în domeniul siguranței rutiere, transmise de către comanditar, și, după caz, solicitarea de informații suplimentare;

28.2. realizarea propriu-zisă a evaluării de impact asupra siguranței rutiere/auditului în domeniul siguranței rutiere, cu analiza în baza listei-cadru de verificări corespunzătoare a categoriei de drum supuse auditului de siguranță rutieră;

28.3. predarea, în termenele menționate în contract, a raportului de evaluare de impact asupra siguranței rutiere sau, după caz, a raportului de audit în domeniul siguranței rutiere, cu anexarea listelor-cadru de verificări.

29. Raportul evaluării de impact asupra siguranței rutiere va avea forma și conținutul minim stabilit în anexa nr. 1.

30. Elementele care trebuie luate în considerare la efectuarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere sunt:

30.1. accidentele soldate cu decese și/sau răniri grave;

30.2. obiectivele de reducere a numărului de accidente în comparație cu scenariul în care nu se inițiază nicio acțiune;

30.3. alegerea traseelor și studii origine-destinație a utilizatorilor pentru noile trasee;

30.4. efectele posibile asupra rețelelor existente (ieșiri, intersecții, pasaje de nivel);

30.5. utilizatorii drumului, inclusiv utilizatorii vulnerabili ai drumurilor;

30.6. traficul (volumul traficului, clasificarea traficului în funcție de tip), inclusiv fluxurile estimate pentru pietoni și bicicliști, determinate de caracteristicile utilizării terenurilor adiacente;

30.7. condiții climatice și sezoniere;

30.8. prezența unui număr suficient de zone care permit staționarea în condiții de siguranță;

30.9. activitatea seismică.

31. Raportul auditului în domeniul siguranței va avea forma și conținutul minim stabilit în anexa nr. 2.

32. Criteriile aplicabile la efectuarea auditului în domeniul siguranței rutiere:

32.1. în etapa studiului de fezabilitate al proiectului de infrastructură rutieră, până la verificarea proiectului de construcție a drumului public:

32.1.1. localizarea geografică (expunerea la alunecările de teren, la inundații etc.), sezonabilitate și condiții climatice, precum și activități seismice;

32.1.2. tipurile de joncțiune și distanța dintre punctele de joncțiune;

32.1.3. numărul benzilor de circulație;

32.1.4. structura și componența traficului admis pe noua infrastructură;

32.1.5 funcționalitatea drumului în cadrul rețelei;

32.1.6. condițiile meteorologice;

32.1.7. vitezele de proiectare și vitezele de circulație;

32.1.8. secțiunile transversale (lățimea părții carosabile, piste pentru bicicliști, căi pietonale);

32.1.9. alinierile orizontale și verticale;

32.1.10. vizibilitatea;

32.1.11. dispunerea punctelor de joncțiune;

32.1.12. mijloacele de transport în comun și infrastructurile aferente;

32.1.13. trecerile la nivel cu căile rutiere/calea ferată;

32.2. în etapa proiectului tehnic sau detaliile de execuție, până la verificarea proiectului de construcție a drumului public:

32.2.1. planul general;

32.2.2. semnalizarea orizontală și verticală coerentă;

32.2.3. iluminarea drumurilor și a intersecțiilor;

32.2.4. echipamentele poziționate în zona drumului public;

32.2.5. plantația rutieră adiacentă drumului în extravilan, precum și construcțiile, amenajările și alte obiective din intravilanul localităților;

32.2.6. obstacolele fixe la marginea drumului;

32.2.7. parcările sigure;

32.2.8. facilitățile pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor:

32.2.8.1. facilitățile pentru pietoni;

32.2.8.2. facilitățile pentru bicicliști, inclusiv existența unor rute alternative sau separări de trafic de autovehicule de mare viteză;

32.2.8.3. facilitățile pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu una, două sau trei roți (inclusiv conducătorii de motociclete, ciclomotoare, tricicluri, trotinete electrice și cvadricicluri);

32.2.8.4. densitatea și amplasarea trecerilor pentru pietoni și bicicliști;

32.2.8.5. facilitățile pentru pietoni și bicicliști pe drumurile afectate din zonă;

32.2.8.6. separarea pietonilor și a bicicliștilor de traficul de autovehicule de mare viteză sau existența unor rute alternative directe pe drumurile de clasă inferioară;

32.2.9. adaptarea mijloacelor 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 ai drumurilor);

32.2.10. siguranța participanților la trafic în condiții meteorologice normale, precum și în condiții de vizibilitate redusă;

32.2.11. lizibilitatea elementelor de semnalizare și marcaj;

32.2.12. starea carosabilului.

33. La un an de la recepția finală a lucrărilor se efectuează evaluarea siguranței rutiere din perspectiva comportamentului real al participanților la trafic.

34. Realizarea unei operațiuni de audit în domeniul siguranței rutiere la o anumită etapă poate duce la reanalizarea criteriilor aplicabile în stadiile precedente.

Capitolul V

APROBAREA RAPORTULUI EVALUĂRII DE IMPACT ASUPRA SIGURANȚEI RUTIERE ȘI AUDITULUI ÎN DOMENIUL SIGURANȚEI RUTIERE

35. Raportul evaluării de impact asupra siguranței rutiere/auditului în domeniul siguranței rutiere (în continuare – *Raport*), definitivat și semnat, se transmite comanditarului în trei exemplare, inclusiv în format electronic.

36. Comanditarul, în termen de cel mult 10 zile lucrătoare de la recepționarea Raportului definitivat, îl aprobă prin prezentarea poziției față de fiecare recomandare și transmite câte o copie a acestuia, semnată, auditorului și Agenției.

37. În termen de cinci zile lucrătoare de la recepționarea Raportului contrasemnat de comanditar, auditorul transmite Agenției o notificare scrisă privind recomandările formulate în acesta, cu luarea în considerare a comentariilor prezentate de comanditar.

38. Agenția, în termen de cinci zile lucrătoare de recepționarea notificării auditorului, emite un aviz general asupra Raportului și, după caz, a proiectului. Avizul emis de către Agenție are caracter consultativ.

39. După recepționarea avizului general, comanditarul întreprinde următoarele acțiuni:

39.1. în cazul rapoartelor de evaluare a impactului asupra siguranței rutiere și de audit în domeniul siguranței rutiere, întocmite în etapa studiului de

fezabilitate sau a proiectului tehnic, comanditarul transmite proiectantului sau echipei de proiectanți, spre implementare, recomandările acceptate;

39.2. în cazul rapoartelor de audit în domeniul siguranței rutiere, întocmite în perioada de un an după darea în exploatare, comanditarul efectuează lucrări de proiectare și implementare pentru recomandările acceptate.

40. Despre acțiunile întreprinse în conformitate cu subpct. 39.1 și 39.2, comanditarul va informa Agenția.

41. Agenția va asigura monitorizarea și ținerea evidenței procedurilor de evaluare a impactului asupra siguranței rutiere și a auditului în domeniul siguranței rutiere. În urma activităților de monitorizare, Agenția va elabora rapoarte anuale și le va prezenta Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere.

Anexa nr. 1
la Regulamentul privind evaluarea
de impact asupra siguranței rutiere și auditul
în domeniul siguranței rutiere

FORMA ȘI CONȚINUTUL MINIM al Raportului evaluării de impact asupra siguranței rutiere

I. PARTEA DESCRIPTIVĂ

1. Date generale privind proiectul

- 1.1. Denumirea completă a proiectului;
- 1.2. Amplasamentul și descrierea traseului/zonelor de intervenție;
- 1.3. Comanditar;
- 1.4. Echipa de audit și perioada desfășurării evaluării de impact asupra siguranței rutiere;
- 1.5. Obiectivul general al proiectului;
- 1.6. Etapa proiectului la care se referă raportul.

2. Cuprins (structurat pe capitole, subcapitole, tabele, grafice și anexe)

3. Context și definirea problemei

- 3.1. Descrierea generală a situației actuale a infrastructurii și a condițiilor de trafic;
- 3.2. Identificarea problemelor majore de siguranță rutieră existente;
- 3.3. Situația prognozată în cazul în care nu se inițiază nicio acțiune („scenariul zero”);
- 3.4. Factori externi (condiții climatice, relief, zone construite etc.);
- 3.5. Impactul potențial asupra participanților la trafic, a mediului și a comunităților adiacente.

4. Obiectivele specifice de siguranță rutieră

- 4.1. Reducerea numărului și gravității accidentelor;
- 4.2. Creșterea gradului de protecție pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor;
- 4.3. Îmbunătățirea fluenței și securității traficului;
- 4.4. Crearea unei infrastructuri inclusive;
- 4.5. Conformitatea cu directivele europene și legislația națională aplicabilă.

5. Date specifice proiectului

- 5.1. Date tehnice (lungime, categoria drumului, număr de benzi, puncte de joncțiune, lucrări de artă, zone cu risc ridicat);
- 5.2. Caracteristici de trafic (volum, structură, viteze medii, proiecții de creștere);
- 5.3. Date privind siguranța rutieră (statistici accidente, zone periculoase, factori de risc);
- 5.4. Elemente de context (școli, spitale, localități traversate).

6. Analiza și compararea alternativelor propuse asupra siguranței rutiere

- 6.1. Descrierea alternativelor tehnice sau funcționale analizate;
- 6.2. Evaluarea impactului fiecărei alternative asupra siguranței;
- 6.3. Analiza comparativă a alternativelor pe baza unor criterii clare (siguranță, costuri, fezabilitate, timp de implementare).

7. Recomandări și soluții posibile

7.1. Soluții tehnice de principiu (traseul drumului, geometria drumului, protecție împotriva zgomotului, dispunerea punctelor de joncțiune, pasaje, limitatoare de viteză etc.);

7.2. Soluții organizatorice (managementul traficului, soluții inteligente (ITS – *Intelligent Transport Systems*);

7.3. Recomandări pentru detalieri în etapa proiectului tehnic și detaliile de execuție.

8. Memoriu explicativ și anexe

8.1. Lista planurilor, hărților și schițelor utilizate;

8.2. Standardele și normativele tehnice aplicate;

8.3. Documentele, formularele și listele-cadru de verificări completate în procesul de evaluare;

8.4. Fotografii, diagrame și tabele statistice relevante.

II. RECOMANDĂRI

Puncte slabe și potențiale riscuri	Descriere a deficiențelor identificate și a potențialelor riscuri	Acțiuni propuse de auditor	Nivelul de risc (critic/major/minor)	Comentariile comanditarului asupra acțiunilor propuse de auditor	Comentariile auditorului în raport cu poziția comanditarului
1	2	3	4	5	6
		Propunerea 1			
		Propunerea 2			
		Propunerea 3			

Auditor:

zz.ll.aa

(semnătură)

(nume, prenume, semnătură)

Comanditar:

zz.ll.aa

(semnătură)

(nume, prenume, semnătură)

FORMA ȘI CONȚINUTUL MINIM al Raportului auditului în domeniul siguranței rutiere

I. PARTEA DESCRIPTIVĂ

1. Date generale privind proiectul

- 1.1. Denumirea completă a proiectului;
- 1.2. Amplasamentul și descrierea traseului/zonei de intervenție;
- 1.3. Comanditar;
- 1.4. Echipa de audit și perioada desfășurării auditului în domeniul siguranței rutiere;
- 1.5. Etapa proiectului la care se referă raportul.

2. Cuprins (structurat pe capitole, subcapitole, tabele, grafice și anexe)

3. Context și definirea problemei

- 3.1. Situația existentă (descrierea infrastructurii și a traficului actual);
- 3.2. Problemele majore de siguranță existente;
- 3.3. Obiectivele de siguranță urmărite prin proiect.

4. Obiectivele specifice de siguranță rutieră

- 4.1. Reducerea numărului și gravității accidentelor;
- 4.2. Creșterea gradului de protecție pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor;
- 4.3. Îmbunătățirea fluenței și securității traficului;
- 4.4. Asigurarea conformității detaliilor de execuție cu standardele și normativele tehnice.

5. Date specifice proiectului

- 5.1. Date tehnice (geometrie, profil transversal și longitudinal, număr de benzi, puncte de joncțiune, semnalizare și iluminat);
- 5.2. Caracteristici de trafic (volum, structură, viteze medii, proiecții de creștere);
- 5.3. Date privind siguranța rutieră (statistici accidente, zone periculoase, factori de risc).

6. Identificarea deficiențelor de proiectare

- 6.1. Probleme de geometrie rutieră (raze de curbura, lățimi, vizibilitate etc.);
- 6.2. Probleme de intersecții și puncte de joncțiune;
- 6.3. Probleme legate de utilizatorii vulnerabili ai drumurilor;
- 6.4. Probleme de semnalizare, iluminat, echipamente de siguranță (parapete, marcaje, sisteme ITS etc.);
- 6.5. Probleme privind faza de execuție (organizarea șantierului, devierea traficului).

7. Recomandări privind eliminarea deficiențelor

- 7.1. Măsurile tehnice (modificări de proiect, completări la detalii de execuție etc.);
- 7.2. Măsurile organizatorice (planuri de șantier, devieri de trafic, semnalizare temporară);

7.3. Prioritizarea recomandărilor.

8. Concluzii

8.1. Sinteza principalelor deficiențe și măsuri;

8.2. Evaluarea riscurilor reziduale (ce rămâne chiar după aplicarea recomandărilor);

8.3. Responsabilități și termene pentru implementare.

9. Memoriu explicativ și anexe

9.1. Lista planurilor, hărților și schițelor utilizate;

9.2. Standardele și normativele tehnice aplicate;

9.3. Documentele, formularele și listele-cadru de verificări completate în procesul de evaluare;

9.4. Fotografii, diagrame și tabele statistice relevante.

II. RECOMANDĂRI

Puncte slabe și potențiale riscuri	Descriere a deficiențelor identificate și a potențialelor riscuri	Acțiuni propuse de auditor	Nivelul de risc (critic/major/minor)	Comentariile comanditarului asupra acțiunilor propuse de auditor	Comentariile auditorului în raport cu poziția comanditarului
1	2	3	4	5	6
		Propunerea 1			
		Propunerea 2			
		Propunerea 3			

Auditor:

zz.ll.aa

(semnătură)

(nume, prenume, semnătură)

Comanditar:

zz.ll.aa

(semnătură)

(nume, prenume, semnătură)

NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul de hotărâre a Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței 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. 7 alin. (9) 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 evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere, derivă și din prevederile pct. 41, 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. 254 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 de audit privind siguranța rutieră sunt integrate în toate proiectele actuale de reabilitare, modernizare și construcție a drumurilor</i>”. Livrabilul respectiv urmează a fi realizat prin intermediul prevederilor pct. 12 din proiectul Regulamentului.
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. Infrastructura rutieră sigură are un impact decisiv pentru reducerea leziunilor cauzate în traficul rutier. Infrastructura drumului trebuie planificată, proiectată, construită și exploatată în așa fel încât să creeze condiții favorabile pentru mobilitate, inclusiv pentru utilizarea transportului în comun, precum și pentru mersul pe jos și cu bicicleta. În același timp, trebuie eliminat sau

minimizat riscurile nu numai pentru șoferi, ci și pentru toți participanții trafic, în special pentru cei vulnerabili.

Potrivit aceluiași Plan de acțiuni, una dintre principalele acțiuni pentru asigurarea unei infrastructuri mai sigure este efectuarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere și auditului de siguranță rutieră pe toate tronsoanele de drumuri noi (și în toate etapele – de la studiul de prefezabilitate la proiectarea detaliată) și evaluări cuprinzătoare care implică experți independenți și acreditați pentru a asigura respectarea tuturor utilizatorilor drumului cu un standard minim de cel puțin trei stele.

Ideea preconcepută că un drum supus reabilitării este mai sigur nu este justificată, mai cu seamă în cazurile când acest drum nu este supus unor proceduri de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere.

S-a stabilit și demonstrat prin studii științifice că mult mai eficiente și sigure sunt măsurile de calmare (gestionare) a traficului în cadrul proiectării/reproiectării sectoarelor de drumuri sau punctelor negre prin așa numitul Audit de Siguranță Rutieră, care este o verificare detaliată a soluțiilor de proiect din punct de vedere al siguranței rutiere, efectuat de un specialist certificat în domeniul siguranței infrastructurii rutiere, numit Auditor de siguranță rutieră.

Implementarea de măsuri fizice cu scopul de a forța în mod obișnuit participanții la trafic pentru a reduce viteza, rezumându-se la impunerea, dar și “convingerea” șoferilor să adopte viteze de circulație corespunzătoare condițiilor de drum, dar și crearea unui mediu prietenos de drum în raport cu cel care conduce, iar elementele principale de percepere în acest sens sunt auzul și vizibilitatea situației rutiere.

În concluzie, scopul este ca îmbunătățirea soluțiilor adoptate în cadrul unui proiect de drum să se realizeze în faza în care proiectul este în concepție – pe hârtie (calculator) – ca acțiune de prevenire și corectare, și nu după ce soluțiile de proiect sunt deja puse în operă, iar eventualele corectări costă alte milioane de lei din bani publici.

Principalul obiectiv al Auditului de siguranță rutieră este prevenirea accidentelor rutiere prin:

- obținerea unei îmbunătățiri a managementului proiectării și construcției drumurilor pentru a reduce costurile de întreținere;
- dezvoltarea unor bune practici de inginerie în materie de siguranță rutieră;
- recunoașterea în mod explicit a nevoilor de îmbunătățire a siguranței participanților la trafic; și
- îmbunătățirea standardelor de siguranță la proiectare.

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.

Prezentul regulament vine să stabilească:

- Procedurile pentru efectuarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere și auditului în domeniul siguranței rutiere;
- Modul de contractare a serviciilor de evaluare și audit;
- Drepturile și obligațiile auditorilor;
- Drepturile și obligațiile comanditarului auditului;
- Forma și conținutul rapoartelor procedurilor de evaluare și audit;
- Modul de aprobare a rapoartelor procedurilor de evaluare și audit;
- Înregistrarea rezultatelor procedurilor de evaluare și audit.

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 comanditarul serviciilor și auditor.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Având în vedere faptul că serviciile privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și audit în domeniul siguranței rutiere sunt externalizare, instituirea și reglementarea acestora nu va avea impact asupra sectorului public.

Pentru asigurarea unei implementări eficiente a Regulamentului privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, prin Legea nr. 173/2025 privind modificarea unor acte normative, a fost ajustat cadrul legislativ în domeniu. În conformitate cu prevederile acestei legi, Agenția Națională Transport Auto a fost desemnată ca autoritate responsabilă pentru coordonarea și monitorizarea activităților legate de siguranța infrastructurii rutiere.

Agenția Națională Transport Aut va avea atribuții atât în aplicarea regulamentului, cât și va asigura suport pentru toate părțile implicate în procedurile evaluării de impact asupra siguranței rutiere și cel al auditului în domeniul siguranței rutiere.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Aplicare Regulamentului nu necesită alocarea resurselor financiare de la Bugetul de stat, având în vedere că acesta este un document tehnic care vine să organizeze executarea Legii nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.

Totodată, cheltuieli asociate cu aplicarea Regulamentului pot fi considerate cheltuielile de personal ale Agenției Naționale Transport Auto, pentru persoanele responsabile de monitorizare, avizarea și evidența procedurilor de evaluare de impact asupra siguranței rutiere și audit în domeniul siguranței rutiere. Evaluarea impactului cheltuielilor de personal a fost efectuată la etapa de elaborare și promovare a Hotărârii Guvernului nr. 482/2025 pentru modificarea unor hotărâri ale Guvernului (atribuirea responsabilității privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere Agenției Naționale Transport Auto).

În concluzie, realizarea prevederilor prezentei hotărâri se va efectua din contul și în limita alocațiilor bugetare aprobate prin legea bugetară anuală și din alte surse neinterzise de legislație, fără necesitatea alocării mijloacelor bugetare suplimentare.

Consecvent, analiza impactului economic a implementării procedurilor de evaluare de impact asupra siguranței rutiere și audit în domeniul siguranței rutiere, a fost efectuată la etapa de elaborare și promovare a Legii nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, principalele considerente fiind:

Potrivit estimărilor Băncii Mondiale, pierderile Republicii Moldova din cauza accidentelor rutiere foarte grave și cele soldate cu deces, în anul 2022 au constituit aproximativ **2,7 % din PIB** sau 450 mln. USD.

Practicile internaționale demonstrează că implementarea procedurilor privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere are o rată de răscumpărare de circa 1.34 în Norvegia, 1.25 – Danemarca, 14.0 - Scoția, 15.0 Anglia, 4.0 – 99.0 în Germania.

Astfel, costul pentru lucrările de audit sunt constituite din:

- timpul de lucru al Auditorilor;
- creșterea timpului pentru reproiectare pentru proiectanți;
- schimbarea costurilor de construcție.

Costul total al lucrărilor de audit de siguranță rutieră, **în comparație cu costurile de construcție, este de circa 0,3 %** (cost mediu), acesta fiind variabil în dependență de calitatea măsurilor de siguranță rutieră aplicate de proiectant și costul lucrărilor propriu-zise.

Dar, cel mai mare câștig prin implementarea auditului de siguranță rutiere sunt costurile indirecte pe care le suportă Republica Moldova urmare deceselor, traumelor și pagubelor materiale din accidente rutiere.

Activitățile de siguranță a circulației oferă o rată mare de returnare a investițiilor, decât orice alte investiții în transport. Această axiomă a fost stabilită de experții Asian Development

Bank, iar argumentarea calculului costurilor și beneficiilor stabilite de Bancă sunt folosite pe larg în toată lumea.
4.3. Impactul asupra sectorului privat
Analiza impactului de reglementare în privința instituirii mecanismelor privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și audit în domeniul siguranței 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 (obligăție) 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. Măsuri 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, indiferent dacă acestea se află în faza de proiectare, de construcție sau de exploatare. 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 contractare a serviciilor de evaluare și audit; drepturile și obligațiile auditorilor; drepturile și obligațiile comanditarului auditului; 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 intern 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 a fost 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/*/14774 Proiectul de hotărâre a fost avizat de: - Centrul de Armonizare a Legislației; - Ministerul Afacerilor Interne; - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Mediului; - Congresul Autorităților Locale din Moldova; - S.A. „Administrația Națională a Drumurilor”; - Agenția Națională Transport Auto. Obiecțiile, propunerile și recomandările, precum și comentariile autorului proiectului sunt inclus în sinteză. În cadrul procedurii de expertizare, Ministerul Afacerilor Interne a înaintat obiecții care au fost soluționate în cadrul ședinței interinstituționale din data de 29.08.2025.
7. Concluziile expertizelor
Proiectul de hotărâre a fost supus expertizei juridice și respectiv, expertizei anticorupție în conformitate cu cerințele Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative. Obiecțiile și recomandările din rapoartele de expertiză a fost acceptate, cu operarea modificărilor care au fost sugerate. Obiecțiile, propunerile și recomandările din rapoartele de expertiză, precum și comentariile autorului proiectului sunt inclus în sinteză.
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

SINTEZA
la proiectul Hotărârii Guvernului
pentru aprobarea Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și
auditul în domeniul siguranței rutiere

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
Avizare și consultare publică			
Ministerul Afacerilor Interne (Nr. 38/2748 din 04.08.2025)	1.	Se propune autorului comasarea punctelor 1 și 4 din proiect, având în vedere conținutul similar.	Nu se acceptă. La pct. 1 este determinat obiectul de reglementare a actului normativ, pe când pct. 4 determină domeniul de aplicare.
	2.	Se atrage atenția la conținutul pct. 3 subpct. 3.2 din proiect (definiția „utilizatori vulnerabili ai drumurilor”), care urmează să fie ajustate denumirile participanților la trafic prin prisma noțiunilor/definițiilor specificate în Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009, or noțiunile „participanți la trafic nemotorizați” și „utilizatori de vehicule motorizate cu două roți” nu sunt utilizate în RCR și nici în Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014. Astfel, se sugerează includerea sub incidența sintagmei „utilizatori vulnerabili ai drumurilor” a participanților la trafic care utilizează trotinete și trotinete electrice.	Nu se acceptă. Potrivit art. 54 alin. (1) lit. c) din Legea nr. 100/2017 privind actele normative, „ <i>terminologia utilizată este constantă, uniformă și corespunde celei utilizate în alte acte normative, în legislația UE și în alte instrumente internaționale la care Republica Moldova este parte, cu respectarea prevederilor prezentei legi</i> ”. În acest sens, la pct. 3.2 a fost utilizată definiția „utilizatori vulnerabili ai drumurilor” conform Directivei 2008/96/CE, care include toți participanții la trafic vulnerabili, inclusiv utilizatorii de trotinete. De asemenea, uniformizarea noțiunilor din prezentul Regulament cu cele din RCR nu este justificată, întrucât acestea au obiecte de reglementare diferite.
	3.	La pct. 6 din proiect, se impune definirea expresă a noțiunii de „investitor” precum și precizarea drepturilor și obligațiilor acestuia în cadrul procedurilor reglementate prin proiect.	Se acceptă. Pct. 3.2 a fost completat cu noțiunea de investitor. Având în vedere că, potrivit pct. 6 din proiect, „ <i>Comanditarul auditului în domeniul siguranței rutiere sau al evaluării de impact asupra siguranței rutiere poate fi administratorul drumului sau investitorul</i> ”, rezultă că drepturile și obligațiile investitorului vor decurge din

		drepturile și obligațiile comanditarului.
4.	Pct. 7 din proiect reprezintă o expunere a rigorilor art. 7 alin. (8) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, însă acesta nu conține mențiunea privind faptul că auditorul de siguranță rutieră trebuie să fie cetățean al Republicii Moldova. Respectiv, la prevederile pct. 7 se va introduce condiția cetățeniei RM pentru auditorii de siguranță rutieră.	Nu se acceptă. Considerăm înoportună completarea pct. 7 având în vedere că această prevedere se regăsește în art. 7 alin. (8) din Legea nr. 350/2023. Totodată, aceste două elemente constructive ale actelor normative nu conțin norme contradictorii.
5.	La pct. 23 din proiect, nu este clar raționamentul necesității expedierii contractului de prestare a serviciilor de evaluare de impact asupra siguranței rutiere sau de audit în domeniul siguranței rutiere în adresa Agenției Naționale Transport Auto. Prin urmare, se propune completarea proiectului, în acest sens, pentru clarificarea acțiunilor care urmează a fi întreprinse de agenție după recepționarea contractului nominalizat.	Nu se acceptă. Transmiterea copiei contractului urmează a fi efectuată în temeiul art. 4 alin. (1) lit. k) din Legea nr. 350/2023, potrivit căruia ANTA urmează să monitorizeze și țină evidența procedurilor de audit în domeniul siguranței rutiere. Totodată, proiectul de Regulament a fost completat cu prevederi suplimentare referitoare la evidența și sistematizarea informației.
6.	Se consideră judicios completarea Capitolului III „Drepturile și obligațiile părților” al proiectului cu drepturile și obligațiile investitorului și proiectantului, or în conformitate cu pct. 5 din proiect, în procesul evaluării de impact asupra siguranței rutiere și cel al auditului în domeniul siguranței rutiere sunt implicate următoarele părți: Agenția Națională Transport Auto; auditorul/auditorii de siguranță rutieră; comanditarul auditului în domeniul siguranței rutiere sau al evaluării de impact asupra siguranței rutiere și proiectantul sau, după caz, proiectanții.	Nu se acceptă. Proiectantul nu are drepturi și obligații în procedura de elaborare și aprobare a rapoartelor evaluării de impact asupra siguranței rutiere și cel al auditului în domeniul siguranței rutiere. Proiectantul urmează doar să implementeze recomandările acceptate de comanditar, iar drepturile și obligațiile acestuia sunt doar în raport cu comanditarul și urmează a fi stabilite în contractul părților.
7.	Se consideră importantă corelarea terminologiei utilizată la pct. 32 din proiect, care urmează a fi adusă în concordanță cu noțiunile utilizate în Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009. La caz, se va atrage atenția asupra termenilor „vehiculelor motorizate cu două roți” – subpct. 32.2.8.3; „mijloacelor de restricționare”- subpct. 32.2.9.,	Nu se acceptă. Potrivit art. 54 alin. (1) lit. c) din Legea nr. 100/2017 privind actele normative, <i>„terminologia utilizată este constantă, uniformă și corespunde celei utilizate în alte acte normative, în legislația UE și în alte instrumente internaționale la care Republica Moldova este parte, cu respectarea prevederilor prezentei legi”.</i>

		„elementelor de semnalizare și marcaj” – subpct. 32.2.11.).	În acest sens, la pct. 32.2.8.3, 32.2.9 și 32.2.11 a fost utilizate noțiuni care corespund Directivei 2008/96/CE. De asemenea, uniformizarea noțiunilor din prezentul Regulament cu cele din RCR nu este justificată, întrucât acestea au obiecte de reglementare diferite.
8.		Se impune necesitatea armonizării prevederilor pct. 25.2 din proiect („un exemplar al raportului”) și pct. 34 din proiect („3 exemplare inclusiv format electronic”) pentru a elimina disonanță normativă.	Se acceptă.
9.		La pct. 31.6 din proiect („descrierea detaliată a deficiențelor identificate și motivarea acestora...”), se propune completarea cu referința la standardele tehnice naționale și europene aplicabile, pentru a asigura uniformitate în evaluare.	Precizare. Verificarea corespunderii proiectului cu standardele și normativele tehnice se efectuează de către verificatorul de proiecte. Scopul auditului nu este verificarea corespunderii proiectului cu careva norme dar identificarea riscurilor care pot apărea chiar dacă standardele și normativele tehnice au fost respectate. Completarea punctului respectiv va limita auditorul în activitatea sa.
10.		La pct. 37 din proiect, nu există o claritate privind „scrisoarea” recepționată de către Agenția Națională Transport Auto, or textul proiectului nu conține careva reglementări referitoare la această scrisoare, așadar se va revedea termenul respectiv în scopul expunerii clare a prevederii legale.	Se acceptă. Pct. 36 și 37 din proiect au fost redactate.
11.		Se atrage atenția că, compartimentul 3 subcompartimentul 3.1. al Notei de fundamentare stipulează că regulamentul stabilește modul de aprobare a rapoartelor procedurilor de evaluare și audit, iar capitolul V din proiectul Regulamentului, este denumit „Aprobarea raportului evaluării de impact asupra siguranței rutiere și auditului în domeniul siguranței rutiere” însă conținutul proiectului nu conține reglementări exprese la acest aspect, cum ar fi:	Se acceptă. Au fost operate modificări la pct. 35 din proiectul Regulamentului.

		persoana care asigură aprobarea rapoartelor și ce acțiuni urmează să fie întreprinse în vederea asigurării acestora (semnare, contrasemnare, anexarea/prezentarea anumitor acte). Se impune necesitatea completării Capitolului V din proiect cu reglementări explicite privind aprobarea rapoartelor: cine aprobă, modalitatea (semnare, contrasemnare), documentele care se anexează și termenele aferente.	
	12.	Cu referire la anexa nr. 1 și nr. 2 din proiect, pentru coloana „Comentariile comanditarului”, se recomandă autorului clarificarea modalității de înregistrare și arhivare a refuzurilor de implementare, astfel încât acestea să fie accesibile autorităților cu atribuții de control.	Se acceptă. Proiectul de Regulament a fost completat cu prevederi suplimentare referitoare la evidența și sistematizarea informației.
Ministerul Finanțelor (Nr. 09/2-03/363/1179 din 06.08.2025)	13.	Potrivit compartimentului 4.2 din Nota de fundamentare, costurile aferente aplicării Regulamentului, pot fi atribuite cheltuielilor de personal ale Agenției Naționale Transport Auto, pentru persoanele responsabile de monitorizarea, avizarea și evidența procedurilor de evaluare de impact asupra siguranței rutiere și audit în domeniul siguranței rutiere. Prin urmare, întru a evita aprobarea unui act normativ fără sursă de finanțare suficientă, este necesar de indicat în Nota de fundamentare că realizarea prevederilor prezentei hotărâri se va efectua din contul și în limita alocațiilor bugetare aprobate prin legea bugetară anuală și din alte surse neinterzise de legislație, fără necesitatea alocării mijloacelor bugetare suplimentare.	Se acceptă. Nota de fundamentare a fost completată.
Centrul de armonizare a legislației (Nr. 31/02-126-8474 din 06.08.2025)	14.	Clauza de armonizare a proiectului HG se va expune în următoarea redacție: ”Prezenta hotărâre transpune parțial (transpune art. 2, pct. 9 și 10; art. 3 (2) și (3); art. 4 (2), (4) și (5); art. 6b; Anexa I și Anexa II) 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	Se acceptă.

		modificată ultima dată prin Directiva (UE) 2019/1936 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2019”.	
	15.	La compartimentul 1 al Tabelului se va indica tipul, numărul, instituția/instituțiile care l-a/l-au adoptat, data, titlul actului juridic european, CELEX corect, inclusiv cea mai recentă modificare a actului care constituie obiect al transpunerii, prin precizarea tipului, a numărului și a datei de adoptare a actului juridic european de modificare - 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.	Se acceptă.
	16.	Explicațiile, trimiterile și mențiunile referitoare la transpunerea articolelor în Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, Legii drumurilor nr. 509/1995, echivalentul drumurilor principale sunt drumurile expres (de exemplu: Transpus în art. 1 alin. (1) din Legea nr. 350/2023) vor fi eliminate din compartimentul 7 al Tabelului de concordanță și relocate în compartimentul 9, cu menționarea observațiilor corespunzătoare.	Nu se acceptă. Potrivit prevederilor pct. 7 din instrucțiunile de completare a tabelului de concordanță (Modelul 1) din anexa nr. 2 a Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația UE, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018, <i>„În cazul în care prevederile actului juridic european au constituit anterior obiect al transpunerii în legislația națională, se menționează titlul actului normativ național, articolul, alineatul, paragraful etc. care au transpus dispozițiile actului juridic european”</i> .
S.A. „Administrația Națională a Drumurilor” (Nr. 09-02/3803 din 28.07.2025)	17.	Comunică lipsă de obiecții.	Se ia act.
Agencia Națională Transport Auto	18.	La punctul 1: Cuvintele „pentru efectuarea evaluării” se substituie cu cuvintele „pentru evaluarea”, precum	Se acceptă.

(Nr. 02/1-1-4452 din 11.08.2025)		
	19. Punctul 3: Se completează cu următoarele noțiuni: „rute alternative” - trasee rutiere existente sau planificate, distincte față de drumul principal analizat, care se instituie în vederea creșterii nivelului de siguranță rutieră, prin asigurarea evitării zonelor cu risc sporit de accidente, a reducerii expunerii la trafic intens sau condiții periculoase de circulație, precum și prin oferirea unor condiții adecvate de mobilitate pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor. „lista-cadru de verificare” - instrument de lucru standardizat, adaptat etapei de proiectare și categoriei drumului, utilizat de auditor pentru evaluarea conformității elementelor de siguranță rutieră.	Nu se acceptă. Potrivit art. 54 alin. (5) din Legea nr. 100/2017 privind actele normative, <i>„Dacă o noțiune sau un termen poate avea înțelesuri diferite, în proiect se stabilește semnificația acestuia în context pentru a asigura înțelegerea corectă a noțiunii sau a termenului respectiv și pentru a evita interpretările neuniforme”</i> . Astfel, considerăm că noțiunile de „rută alternativă” și „lista-cadru de verificare” sunt clare și nu necesită o interpretare suplimentară.
	20. În denumirea Capitolului II cuvintele „și auditului” se substituie cu cuvintele „și/sau auditului”, precum și în tot cuprinsul proiectului de modificare și în textul Regulamentului.	Se acceptă.
	21. Punctul 32.3: Se expune în următoarea redacție: „La un an de la recepția finală a lucrărilor se efectuează evaluarea siguranței rutiere din perspectiva comportamentului real al participanților la trafic”.	Se acceptă.
	22. Punctul 37: Se expune în următoarea redacție: „Agenția Națională Transport Auto, în termen de 5 zile lucrătoare de la recepționarea scrisorii auditorului, emite un aviz general asupra Raportului, după caz și a proiectului. Avizul emis de Agenția Națională Transport Auto are caracter consultativ și nu substituie obligația comanditarului de a implementa recomandările acceptate, potrivit competențelor și resurselor disponibile ”.	Se acceptă.
	23. 6. Capitolul V: 6.1. Se completează cu punctul 39 în următoarea redacție: „39. Agenția Națională Transport Auto va organiza și menține un registru electronic centralizat al rapoartelor de evaluare de impact asupra siguranței rutiere și audit în domeniul siguranței rutiere, în vederea asigurării trasabilității, monitorizării și evaluării	Se acceptă parțial. Proiectul Regulamentului a fost completat cu pct. 40 în următoarea redacție „40. Agenția va asigura monitorizarea și ținerea evidenței procedurilor de evaluare a impactului asupra siguranței rutiere și a auditului în domeniul

		impactului recomandărilor implementate”. 6.2. Se completează cu punctul 40 în următoarea redacție: „40. Agenția dezvoltă și actualizează Registrul evaluărilor de impact asupra siguranței rutiere și al auditurilor de siguranță rutiere (în continuare – Registrul), care este public și care poate fi accesat și consultat, în formă electronică, în mod gratuit, de către toate persoanele, precum și de către autoritățile publice”. 6.3. Se completează cu punctul 41 în următoarea redacție: „41. În scopul garantării caracterului confidențial al datelor cu caracter personal, în cadrul activităților de recepționare a notificărilor, de ținere a Registrului și de acordare a accesului la acesta, Agenția va aproba măsurile organizatorice-tehnice necesare pentru protecția datelor cu caracter personal, în conformitate cu prevederile Legii nr. 133/2011, privind protecția datelor cu caracter personal”.	siguranței rutiere. În urma activităților de monitorizare, Agenția va elabora rapoarte anuale și le va prezenta Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere.” Consecvent, punctele propuse de a fi completate sunt formulate cu un nivel de detaliu tehnico-operativ ridicat, ceea ce depășește caracterul general și enunțiativ care ar trebui să definească Regulamentul aprobat prin hotărâre de Guvern.
Congresul Autorităților Locale din Moldova (Nr. 233 din 05.08.2025)	24.	Comunică lipsă de obiecții.	Se ia act.
Ministerul Mediului (Nr.13-05/2296 din 12.08.2025)	25.	Comunică lipsă de obiecții.	Se ia act.
Ministerul Afacerilor Interne (Nr. 38/3023 din 21.08.2025)	26.	Potrivit art. 3 alin. (4) lit. a) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, proiectul actului normativ trebuie corelat cu prevederile actelor normative de nivel superior sau de același nivel cu care se află în conexiune. De asemenea, art. 54 alin. (1) lit. c) și d) și alin. (4) din Legea nr. 100/2017, stipulează că terminologia utilizată la elaborarea textului proiectului de act normativ este constantă, uniformă și corespunde celei utilizate în alte acte normative, iar aceleași noțiuni se exprimă prin aceiași termeni.	Precizare. Obiecțiile au fost examinate în cadrul ședinței interinstituționale din data de 29.08.2025. Conform procesului-verbal din 29.08.2025, sa decis redarea noțiunii de „participanți la trafic nemotorizați”, cât și a subpunctelor 32.2.8.3, 32.2.9 și 32.2.11, după cum urmează: „3.2. utilizatori vulnerabili ai drumurilor – participanți la trafic nemotorizați (inclusiv pietonii și conducătorii de biciclete, triciclete, trotinete), precum și utilizatori de vehicule motorizate

		În cazul în care se impune utilizarea unor noțiuni sau termeni consacrați din tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte ori din legislația UE, în proiect se asigură corespunderea acestora termenilor sau, respectiv, noțiunilor consacrate din legislația națională. Așadar, la pct. 3 subpct. 3.2 (definiția „utilizatori vulnerabili ai drumurilor”) urmează să fie ajustate denumirile participanților la trafic prin prisma noțiunilor/definițiilor specificate în Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009, or noțiunile „participanți la trafic nemotorizați” și „utilizatori de vehicule motorizate cu două roți” nu sunt utilizate în RCR și nici în Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014. Corelativ, se sugerează includerea sub incidența sintagmei „utilizatori vulnerabili ai drumurilor” a participanților la trafic care utilizează trotinete și trotinete electrice. În conjunctura normelor de drept consemnate la pct. 1 din prezentul aviz terminologia utilizată la pct. 32 se va aduce în concordanță cu noțiunile utilizate în Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009. La caz, se va atrage atenția asupra termenilor „vehiculelor motorizate cu două roți” – subpct. 32.2.8.3; „mijloacelor de restricționare”- subpct. 32.2.9., „elementelor de semnalizare și marcaj” – subpct. 32.2.11.).	cu una, două sau trei roți (inclusiv conducătorii de motociclete, ciclomotoare, tricicluri, trotinete electrice și cvadricicluri).”; „32.2.8.3. facilități pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu una, două sau trei roți (inclusiv conducătorii de motociclete, ciclomotoare, tricicluri, trotinete electrice și cvadricicluri).”; „32.2.9. adaptarea mijloacelor 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).”; „32.2.11. lizibilitatea elementelor de semnalizare și marcaj.”.
Expertizare			
Centrul Național Anticorupție (Raport Nr. EHG25/10809 din 18.08.2025)	27.	Potrivit pct. 1 din proiectul Regulamentului, acesta are ca obiect stabilirea procedurilor pentru evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și pentru auditul în domeniul siguranței rutiere, precum și modalitatea de înregistrare a rezultatelor acestora. Totuși, se constată că aceste proceduri sunt reglementate parțial. Anexele nr. 1 și nr. 2 la Regulament stabilesc elementele de conținut ale rapoartelor, însă, forma propriu-zisă a acestora nu este prevăzută.	Se acceptă de principiu. Anexele nr. 1 și nr. 2 au fost dezvoltate în așa fel ca să impună cerințe atât asupra formei cât și asupra conținutului Rapoartelor. Se consideră că completarea cu anexele nr. 3 și nr. 4 nu va rezolva problema fragmentării reglementărilor, ca urmare, reglementările respective au fost completate în anexele existente.

		În consecință, o asemenea reglementare fragmentară poate crea premise pentru riscuri de corupție și pentru aplicarea neuniformă a practicilor atât în procesul de evaluare a impactului, cât și în procesul de audit în domeniul siguranței rutiere. <u>Recomandări:</u> Completarea Regulamentului cu anexele nr. 3 și nr. 4, prin care se aprobă forma și conținutul: - raportului de evaluare a impactului asupra siguranței rutiere; - raportului de audit în domeniul siguranței rutiere.	
Ministerul Justiției (nr. 04/2-8384 din 20.08.2025)	28.	La pct. 2, pentru respectarea uzanțelor normative, textul „la data de 01.01.2026” se va substitui cu textul „la 1 ianuarie 2026”.	Se acceptă.
	29.	Întru corectitudinea redactării, parafa de aprobare se va indica după cum urmează: „Aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. ____/2025”.	Se acceptă.
	30.	La pct. 15, 16 și 19, se vor exclude cuvintele „a Regulamentului” și „din Regulament”, or, potrivit art. 55 alin. (4) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, în cazul în care se face trimitere la o normă juridică care este stabilită în același act normativ, pentru evitarea reproducerii acesteia, se face trimitere la elementul structural sau constitutiv respectiv, fără a se indica că elementul respectiv face parte din același act normativ.	Se acceptă.
	31.	La pct. 23, 35 și 36 se va revedea sintagma „Agenției Naționale Transport Auto”, în măsura în care la sbp. 5.1 se propune utilizarea în proiect a termenului „Agenție”.	Se acceptă.
	32.	La sbp. 25.2 nu este terminat gândul, motiv pentru care se va revizui.	Se acceptă.
	33.	Sbp. 25.4 se va revedea, deoarece se repetă cuvântul „comanditarului”.	Se acceptă.
	34.	La sbp. 30.3 – 30.5, 32.1.1, 32.1.8, recomandăm excluderea prevederilor expuse cu titlu de exemplu, fapt ce este contrar textului unui act normativ.	Se acceptă.

	35.	Sbp. 32.3 se va expune într-un punct distinct de pct. 32, întrucât conținutul acestui subpunct nu se referă la obiectul de reglementare al pct. 32.	Se acceptă.
	36.	Sbp. 32.3 se va expune într-un punct distinct de pct. 32, întrucât conținutul acestui subpunct nu se referă la obiectul de reglementare al pct. 32.	Se acceptă.
	37.	Conform art. 49 alin. (5) din Legea nr. 100/2017 exprimările cifrice, tabelele, planurile și altele asemenea, care sunt incluse în anexe, pot fi urmate de explicații suplimentare, care se notează cu indici numerici, în ordinea în care au fost enunțate în textul anexei. Astfel, în anexele nr. 1 și nr. 2 se vor exclude asteriscurile, care nu sunt caracteristice actelor normative.	Se acceptă.

Secretar general

Angela ȚURCANU