

**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, CELEX: 32008L0096, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 319 din 29 noiembrie 2008, 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 ianuarie 2026.

Prim-ministru**Alexandru MUNTEANU**

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 rețelei rutiere, precum și monitorizarea rezultatelor implementării recomandărilor din rapoartele de inspecție.

2. Scopul ISR constă în sporirea nivelului de siguranță rutieră 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 rutiere, 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, aflat în exploatare mai mult de 3 ani, pe care, în ultimii 3 ani, s-au produs cel puțin 2 accidente rutiere, dintre care unul soldat cu decesul unei sau mai multor persoane;

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

6. După fiecare accident rutier soldat cu persoane decedate, calculele vor fi actualizate anticipat exclusiv pentru tronsonul de drum pe care a avut loc accidentul respectiv.

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).

Capitolul II

ORGANIZAREA INSPECȚIILOR ÎN DOMENIUL SIGURANȚEI RUTIERE

Secțiunea 1

Dispoziții generale

8. În procesul efectuării ISR sunt implicate următoarele părți:

8.1. ANTA;

8.2. Ministerul Afacerilor Interne;

8.3. Administratorul drumului.

9. 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.

10. 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.

11. 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.

12. ISR specifică urmare a unui accident rutier soldat cu decesul unei sau mai multor persoane se efectuează nu mai târziu de o lună calendaristică de la data înregistrării accidentului. Informația privind accidentul rutier se preia din Sistemul informațional automatizat „Registrul de stat al accidentelor rutiere.”.

13. 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.

14. 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.

15. Elementele indicative ale ISR sunt prevăzute în anexa nr. 1 al prezentului Regulament.

16. Formatul rapoartelor de ISR sunt prevăzute în anexa nr. 2 al prezentului Regulament.

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.

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 persoana 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 carențelor 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;

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. Consemnarea în raportul de monitorizare a recomandărilor cuprinse în raportul ISR pe care administratorul drumului a refuzat să le implementeze, cu indicarea justificărilor prezentate de acesta;

20.8. Revizuirea periodică a metodologiei ISR;

20.9. Elaborează clasificarea tronsoanelor cu concentrație mare 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.

Secțiunea a-5-a

Atribuțiile Ministerului Afacerilor Interne

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;

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

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 asigure accesul ANTA la Sistemul informațional automatizat „Registrul de stat al accidentelor rutiere.”;

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.

Capitolul III

CLASIFICAREA SIGURANȚEI REȚELEI RUTIERE

Secțiunea 1

Identificarea tronsoanelor cu concentrație mare de accidente rutiere

25. Rețeaua rutieră aflată în exploatare mai mult de 3 ani 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 3 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, dintre care unul soldat cu decesul unei sau mai multor persoane, atunci acesta este considerat tronson cu concentrație de accidente rutiere.

Secțiunea a 2-a

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

31. Pentru fiecare tronson cu concentrație de accidente rutiere se determină indicele ponderat de risc, conform formulei:

$$I_{pr} = \frac{N_{pm} * 0.01 + N_u * 0.1 + N_g}{P_s - P_i[km]}$$

unde:

I_{pr} – indicele ponderat de risc;

N_{pm}, N_u, N_g – numărul mediu anual de accidente rutiere soldate cu pagube materiale, ușoare și grave, în ultimii 3 ani;

0,01 și 0,1 – coeficienți de gravitate.

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;

32. Tronsoanele cu concentrație de accidente rutiere se clasifică în funcție de indicele ponderat de risc și se ordonează în ordine descrescătoare a acestuia.

33. Tronsoanele cu concentrație mare de accidente rutiere, identificate în urma clasificării efectuate conform pct. 32, sunt supuse inspecțiilor specifice în domeniul siguranței rutiere.

34. Tronsoanele cu concentrație mare de accidente rutiere, care se suprapun și prezintă accidente rutiere comune, sunt supuse concomitent inspecțiilor specifice în domeniul siguranței rutiere, fiind analizate ca un singur tronson cu concentrație mare de accidente rutiere.

35. Clasificarea tronsoanelor cu concentrație mare de accidente rutiere conform punctelor 31 – 34 se efectuează distinct pentru fiecare administrator de drum.

36. Scor de risc rutier al tronsoanelor cu concentrație mare de accidente rutiere se calculează conform formulei:

$$SRR = \frac{I_{pr}}{T}$$

unde:

SRR – Scorul de risc rutier;

T – traficul mediu zilnic;

37. Rezultatele clasificării tronsoanelor cu concentrație mare de accidente rutiere în funcție de scorul de risc rutier sunt transmise de către ANTA administratorilor drumurilor.

38. Rezultatele clasificării tronsoanelor cu concentrație mare de accidente rutiere 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 tronsoanelor cu concentrație mare 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 tronson cu concentrație mare de accidente rutiere care a fost supuse procedurii de inspecție specifice în domeniul siguranței rutiere, se determină indicele de rentabilitate, conform formulei:

$$I_r = \frac{(V_u \cdot R_u \cdot C_d \cdot 0,012[\text{€/an}] + V_g \cdot R_g \cdot C_d \cdot 0,13[\text{€/an}] + V_d \cdot R_d \cdot C_d[\text{€/an}]) \cdot 10[\text{an}]}{C_i} [\text{€/an/km}]$$

unde:

V_u, V_g, V_d – numărul mediu anual de victime (răni ușoare, răni grave și decese) în ultimii 5 ani, sau, pentru drumurile în exploatare de mai puțin de 5 ani, din momentul dării în exploatare, rezultate din accidentele rutiere;

R_u, R_g, R_d – indicele estimat de reducere a numărului de victime (răni ușoare, răni grave și decese) rezultate din accidentele rutiere, în urma aplicării intervenției;

C_d – costul economic și social al unui deces;

C_i – costul estimativ al intervenției.

41. Costul social și economic al unui deces se calculează conform formulei:

$$C_d = P_{pc} \cdot 70$$

unde:

P_{pc} – PIB per cap de locuitor.

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. Tronsoanele cu concentrație mare de accidente rutiere sunt clasificate în funcție de indicele de rentabilitate și ordonate în ordine descrescătoare.

44. Clasificarea tronsoanelor cu concentrație mare de accidente rutiere în funcție de indicele de rentabilitate se efectuează distinct pentru fiecare administrator de drum.

45. Rezultatele clasificării tronsoanelor cu concentrație mare 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 vulnerabile;
- 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.

Formatul rapoartelor inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere

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

- 1.1 Denumirea sectorului de drum inspectat, lungime, poziții kilometrice;
- 1.2. Echipa de inspecție desemnată pentru inspecția de siguranță periodică (Nume, prenume, funcția și autoritatea reprezentată, semnătura);
- 1.3. Descrierea generală a sectorului de drum inspectat, denumire/administrator;
- 1.4. Descrierea neconformităților identificate cu indicarea acestora prin poze, cu precizarea poziției kilometrice, structurate după cum urmează:
 - 1.4.1. Secțiune transversală (zona mediană, acostamente, rigole, suprafața carosabilului, etc.);
 - 1.4.2. Secțiune longitudinală (vizibilitatea);
 - 1.4.3. Intersecții (tip, vizibilitate, marcaje specifice);
 - 1.4.4. Spații servicii (vizibilitate, acces facil);
 - 1.4.5. Utilizatori vulnerabili (piste pentru bicicliști, treceri pentru pietoni, stații de așteptare a transportului public, zone școlare);
 - 1.4.6. Semnalizare, marcaje, iluminat public (semnalizare verticală și orizontală, iluminat);
 - 1.4.7. Zona de siguranță a drumului, sisteme de siguranță pasivă (parapete, stâlpi de ghidare) ;
- 1.5. Planul de remediere cu setul de recomandări pentru sectorul de drum inspectat conform structurii menționate în tabelul din prezentul punct;

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 administratorului drumului
1.						
2.						
3.						

- 1.6. 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:

- 2.1. Localizarea exactă a accidentului;
- 2.2. Echipa de inspecție desemnată pentru inspecția de siguranță periodică (Nume, prenume, funcția și autoritatea reprezentată, semnătura);
- 2.3. Imagini și/sau diagrame cu locul accidentului;
- 2.4. Data și ora accidentului;
- 2.5. 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;
- 2.6. Gravitatea accidentului, cu precizarea numărului de persoane decedate și vătămate;
- 2.7. Caracteristicile persoanelor implicate în accident, cum ar fi vârsta, sexul, naționalitatea, nivelul alcoolemiei, utilizarea sau nu a echipamentelor de siguranță;
- 2.8. 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);
- 2.9. Date referitoare la accident, cum ar fi tipul accidentului, tipul coliziunii, manevrarea vehiculului și manevrele conducătorului auto;
- 2.10. Informații privind timpul dintre momentul accidentului și constatarea acestuia sau sosirea serviciilor de urgență;
- 2.11. Concluzii și recomandări.

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

- 3.1. Denumirea sectorului de drum inspectat, lungime, poziții kilometrice;
- 3.2. Echipa de inspecție desemnată pentru inspecția de siguranță periodică (Nume, prenume, funcția și autoritatea reprezentată, semnătura);
- 3.3. Descrierea generală a sectorului de drum inspectat, denumire/administrator;
- 3.4. Date privind accidentele în ultimii 5 ani, cauze, gravitate, tip;
- 3.5. Constatări și descrierea neconformităților identificate privind infrastructura și traficul rutier ce au complementat producerea accidentelor rutiere;

- 3.6. Planul de remediere cu setul de recomandări pentru sectorul de drum inspectat conform structurii menționate în tabelul din prezentul punct;
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.

- 3.7. 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 indicator de rezultat 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 indicator 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 siguranță 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

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. 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. 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
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 și S.A. „Administrația Națională a Drumurilor”, de recomandările entităților menționate supra s-a ținut cont la etapa de elaborare/definitivare a proiectului. Prin intermediul Biroului de Integrare Europeană, proiectul a fost transmis Comisiei Europene pentru consultări. În urma analizei efectuate de către DG MOVE, au fost recepționate comentariile și recomandările aferente (se anexează). Observațiile formulate de DG MOVE și eventualele comentarii asupra directivei formulate de către Comisia Europeană, vor fi luate în

considerare și integrate în procesul de transpunere integrală a Directivei 2008/96/CE, în cadrul exercițiului de modificare a Legii nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.

Proiectul a fost supus avizării și consultării publice în conformitate cu art. 32 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, prin expedierea acestuia tuturor părților interesate. În urma avizelor parvenite, proiectul hotărârii Guvernului a fost ajustat, după caz, conform obiecțiilor și propunerilor corespunzătoare.

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.

Rezultatele expertizelor menționate supra au fost 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

SINTEZA obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor
la proiectul hotărârii Guvernului cu pentru aprobarea Regulamentului privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței
rețelei rutiere (număr unic 738/MIDR/2025)

Participantul la avizare (expertizare)/consultare publică	Nr. Ob.	Conținutul obiecției/ propunerii (recomandării)	Argumentarea autorului proiectului
Cancelaria de Stat (Nr. 30-69-10189 din 02.10.25)	1	Pct. 9 din proiectul Regulamentului se va revizui prin prisma art. 15 alin. (4) din Legea nr. 98/2012 privind administrația publică centrală de specialitate, care statuează că, metodologia de calculare a tarifelor pentru serviciile prestate persoanelor fizice și juridice de către autoritățile administrative, cu excepția cazurilor în care aceasta ține de competența Parlamentului, în conformitate cu Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, se aprobă de Guvern.	Se acceptă.
	2	În Nota de fundamentare, la subpct. 4.1. „Impactul asupra sectorului public”, autorul specifică faptul că, aplicarea Regulamentului va genera responsabilități suplimentare pentru Agenția Națională Transport Auto (în continuare ANTA). Astfel, pentru a evita careva neclarități în implementarea Regulamentului, se va exclude mențiunea respectivă, ori, competența privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere i-a fost deja atribuită ANTA prin Hotărârea Guvernului nr. 482/2025 pentru modificarea unor hotărâri ale Guvernului	Se acceptă
Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare (Nr. 21-03/2748 din 03.10.2025)	3	Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.
Ministerul Finanțelor	4	Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.

(Nr. 09/2-03/465/1422 din 01.10.2025)			
Ministerul Afacerilor Interne (Nr.38/3430 din 25.09.2025)	5	noțiunea definită la pct. 3 subpct. 3.1. „ <i>tronson cu concentrație de accidente rutiere</i> ” urmează a fi coroborată cu noțiunea „ <i>clasificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente</i> ” de la art. 2 din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, care consemnează despre clasificarea tronsoanelor rețelei rutiere care au fost în exploatare mai mult de 3 ani și pe care sa înregistrat un număr mare de accidente soldate cu decesul unei sau al mai multor persoane, în raport proporțional cu fluxul de trafic.	Se acceptă.
	6	se propune ajustarea tipurilor de accidente rutiere conform noțiunilor de bază expuse în Concepția Sistemului informațional automatizat, „Registrul de stat al accidentelor rutiere”, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 693/2007, potrivit căreia accidentele rutiere se clasifică în accident grav, accident ușor și accident soldat numai cu pagube materiale.	Se acceptă.
	7	Pct. 8 se recomandă a fi revizuit, deoarece pe străzile și drumurile comunale la fel se produc accidente în trafic rutier soldate cu persoane traumatizate și decedate.	Nu se acceptă. Conform art. 1 alin. (2) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, prevederile legii se aplică exclusiv drumurilor care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană, precum și drumurilor publice naționale și locale de interes raional (municipal), incluse în lista aprobată de Guvern, iar străzile și drumurile comunale nu fac parte din aceste categorii. Extinderea aplicabilității inspecțiilor de siguranță rutieră asupra străzilor și drumurilor comunale contravine domeniului de reglementare stabilit expres prin legea primară. Corelativ, Regulamentul prevede deja posibilitatea efectuării ISR pe străzi și drumuri

			comunale, la solicitarea administratorului acestora, în baza contractelor de prestări servicii cu ANTA.
	8	La pct. 12 se consideră judicios de a se revizui componența echipei inspecției siguranței rutiere (în continuare - ISR) cu indicarea expresă a autorităților publice ai căror reprezentanți vor face parte din echipa ISR or, nu există o claritate dacă echipa ISR este constituită doar din părțile menționate la pct. 10.	Se acceptă parțial. Pct. 12 a fost modificat după cum urmează: Părțile implicate în procesul de efectuare a ISR menționate în pct. 10 delegă a câte un reprezentant a acestora în vederea asigurării realizării ISR.
	9	Coroborând prevederile pct. 14 cu pct. 15 s-a notificat o disonanță normativă și anume, primul indică despre faptul că 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, iar al doilea indică că 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.	Nu se acceptă. Întrucât pct. 14 și pct. 15 reglementează două tipuri distincte de inspecții specifice, prevăzute expres în Regulament și detaliate în Anexa nr. 1 a acestuia, care diferențiază clar obiectul și momentul aplicării fiecărei proceduri. Astfel, potrivit pct. 14, <i>inspecția specifică urmare a unui accident rutier soldat cu deces</i> reprezintă o inspecție reactivă, declanșată imediat după recepționarea informației privind constatarea accidentului rutier și având caracter de urgență, în scopul identificării cauzelor directe și circumstanțelor care au favorizat producerea accidentului rutier și a gravității acestuia. Respectiv, pct. 15 reglementează <i>inspecția specifică a tronsonului de drum cu o concentrație mare de accidente rutiere</i>, care constituie o inspecție periodică programată, efectuată cel puțin o dată la 2 ani, în baza analizei statistice a riscului și a indicelui ponderat de risc, conform procedurii descrise în Capitolul III și în Anexa nr. 1, Secțiunea „Elemente de analiză în teren ale ISR specifice efectuate pe tronsoanele cu concentrație mare de accidente”. Prin urmare, nu există o disonanță normativă, ci o delimitare intenționată între două instrumente complementare – unul reactiv (post-accident) și unul

			preventiv (bazat pe frecvența și concentrația accidentelor). Această structură corespunde metodologiei europene prevăzute în Directiva (UE) 2008/96/CE și este menită să asigure un mecanism dual de intervenție: imediat pentru accidentele rutiere grave și sistematic pentru zonele de risc ridicat.
	10	Pct. 16 se consideră necesar diferențierea ISR specifică și ISR periodică, dat fiind faptul că ISR periodică se face odată la 5 ani, iar cea specifică urmează a fi făcută imediat producerii accidentului în trafic.	Nu se acceptă. Diferențierea dintre ISR periodică și ISR specifică este clar stabilită în textul Regulamentului și detaliată în Anexa nr. 1, care prevede elemente de analiză distincte pentru fiecare tip de inspecție. Astfel, conform pct. 13, ISR periodică are caracter preventiv general, fiind efectuată o dată la 5 ani pe tronsoane de drum selectate planificat, în scopul evaluării stării generale de siguranță a rețelei rutiere. În schimb, potrivit pct. 14 și pct. 15, ISR specifică cuprinde două subcategorii: – ISR specifică urmare a unui accident rutier soldat cu deces, care are caracter reactiv, fiind declanșată imediat după recepționarea informației privind constatarea accidentului rutier, în scopul identificării cauzelor directe și a circumstanțelor producerii evenimentului și gravității acestuia; – ISR specifică a tronsonului de drum cu o concentrație mare de accidente rutiere, care are caracter parțial preventiv, fiind o inspecție programată periodic (cel puțin o dată la 2 ani), realizată în baza analizei statistice a riscurilor și a indicelui ponderat de risc, conform procedurii descrise în Capitolul III și în Anexa nr. 1, secțiunea dedicată tronsoanelor cu concentrație mare de accidente.

			Prin urmare, nu se constată o suprapunere normativă între tipurile de inspecții, ci o complementare între mecanismul preventiv (ISR periodică și ISR specifică programată) și cel reactiv (ISR specifică post-accident), în conformitate cu metodologia europeană prevăzută în Directiva (UE) 2008/96/CE și cu prevederile art. 10 din Legea nr. 350/2023.
	11	La pct. 23.1, se optează pentru revizuirea acestuia, și anume stabilirea dreptului subdiviziunilor de profil ale Ministerului Afacerilor Interne de a propune, inclusiv, efectuarea imediată a ISR specifice în rezultatul producerii accidentelor rutiere.	Nu se acceptă. Mecanismul de declanșare a ISR specifice urmare a producerii unui accident rutier soldat cu decesul unei sau mai multor persoane este reglementat la pct. 14 al Regulamentului, care stabilește că inspecția se efectuează după recepționarea informației privind constatarea accidentului rutier, transmisă de către subdiviziunile specializate ale Ministerului Afacerilor Interne, cu documentele aferente. Astfel, transmiterea informației de către MAI reprezintă declanșatorul procedural al efectuării ISR specifice, fără a fi necesară o prevedere suplimentară privind propunerea separată a acesteia.
	12	se va completa proiectul cu prevederi privind drepturile reprezentantului Ministerului Afacerilor Interne de a formula observații și propuneri în cadrul procesului de inspecție și asupra raportului de ISR.	Se acceptă. A fost adăugat subpunctul 23.3. De a formula observații și propuneri în cadrul procesului de inspecție și asupra raportului de ISR;
		raportul și concluziile urmează a fi remise obligatoriu în adresa subdiviziunilor specializate cu competențe în domeniul accidentelor rutiere ale Ministerului Afacerilor Interne.	Nu se acceptă. Conform pct. 10 și pct. 12 din Regulament, reprezentanții MAI fac parte din echipa de ISR, având astfel acces direct la datele, constatările și concluziile inspecțiilor de siguranță rutieră efectuate. Instituirea unei obligații suplimentare de transmitere formală ar fi redundantă, întrucât Ministerul Afacerilor

			Interne participă la procesul de inspecție și are acces la documentele generate. Mai mult ca atât, administratorul drumului este principalul destinatar al rapoartelor și concluziilor ISR, întrucât deține competențe legale în domeniul gestionării, întreținerii și semnalizării infrastructurii rutiere, conform art. 8 lit. a) și h) din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, precum și responsabilitatea de a implementa măsurile de remediere și adaptare tehnică necesare creșterii siguranței circulației.
	13	La pct. 24.4 în partea ce ține de obligația Ministerului Afacerilor Interne de a prezenta informația privind accidentele rutiere, se consemnează că informația respectivă urmează a fi preluată din Sistemul informațional Registrul de stat al accidentelor rutiere.	Precizare. Întrucât datele oficiale privind accidentele rutiere sunt gestionate de Ministerul Afacerilor Interne prin Sistemul informațional „Registrul de stat al accidentelor rutiere” (RSAR). În același timp, formularea existentă din Regulament stabilește obligația de furnizare a informațiilor de către MAI, fără a limita sursa acestora la un anumit sistem informațional, păstrând astfel flexibilitatea normativă în cazul eventualelor modificări tehnice sau instituționale. Prin urmare, considerăm oportun ca, în aplicare, să fie utilizate ambele abordări complementare – menținerea textului actual, care consacră obligația de furnizare a informației, și corelarea practică a acesteia cu datele extrase din sistemul informațional RSAR
	14	se sugerează ca proiectul Regulamentului să fie completat cu prevederi prin care să fie reglementat regimul de sancționare existent asupra nerespectării obligațiilor care revin administratorului drumului.	Nu se acceptă. Regulamentul are caracter tehnic și procedural, stabilind exclusiv atribuțiile, responsabilitățile și mecanismele de cooperare între părțile implicate. Includerea unor prevederi de sancționare ar depăși scopul actului,

			generând suprapuneri cu alte acte normative ce reglementează răspunderea juridică.
	15	La tabelul de concordanță, se atrage atenția asupra coloanei nr. 7 „Proiectul de act normativ național”, unde urmează să fie reflectat textul din prevederea actului normativ național indicat, pentru a aprecia nivelul de transpunere a prevederilor actului Uniunii Europene indicat la coloana nr. 6. „Actul Uniunii Europene”.	Precizare. Proiectul a fost avizat inclusiv cu Centrul de Armonizare a Legislației (CAL), instituția responsabilă de evaluarea conformității actelor normative naționale cu legislația Uniunii Europene. În cadrul acestui proces, CAL a verificat gradul de transpunere a prevederilor Directivei (UE) 2008/96/CE, coerența între dispozițiile proiectului și cele europene, precum și completitudinea tabelului de concordanță anexat. Mai mult ca atât, conform pct. 7 din Anexa nr. 2 a Hotărârii Guvernului nr. 1171/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene. <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>
Ministerul Mediului (Nr. 13-05/2763 din 09.10.2025)	16	Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.
Centrul de Armonizare a Legislației (Nr. 31/02-126-10197 din 02.10.2025)	17	Clauza de armonizare urmează a fi expusă în următoarea redacție: „Prezenta Hotărâre transpune parțial Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, CELEX: 32008L0096, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 319 din 29 noiembrie 2008, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva (UE) 2019/1936	Se acceptă.

		a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2019”.	
Agencia Proprietății Publice (Nr. 05-04-7415 din 24.09.2025)	18	Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.
Congresul Autorităților Locale din Moldova (Nr. 283 din 26.09.2025)	19	Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.
S.A. „Administrația Națională a Drumurilor” (Nr. 07-02/5118 din 23.09.2025)	20	La Capitolul I, pct. 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” de reformulat: “Scopul ISR constă în sporirea nivelului de siguranță rutieră 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 rutiere, în vederea formulării de recomandări și a prioritizării investițiilor necesare securizării infrastructurii rutiere.”	Se acceptă.
	21	La Capitolul III, Secțiunea a 2-a, pct. 32 Este indicată formula privind determinarea indicelui ponderat de risc, la specificarea formulei, nu este explicat ce reprezintă cifrele: “3 și 5” (sunt coeficienți sau constante ponderate). Astfel S.A. “AND” , propune la specificația formulei de indicat ce ar însemna cifrele „3 și 5”	Se acceptă.

	22	La Capitolul III, Secțiunea a 2-a, pct. 35 „Aglomerările 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 ", nu se înțelege ce presupune „primele 10% ".	Se acceptă.
	23	La Capitolul III, Secțiunea a 3-a, pct. 40 se propune la specificația formulei de indicat ce ar însemna numărul „10".	Se acceptă.
A.A. Agenția Națională Transport Auto (Nr. 02/1-1-5428 din 23.09.2025)	24	Redacție nouă propusă la titlul Regulamentului: „Regulamentul privind inspecțiile în domeniul siguranței infrastructurii rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere”, iar sintagmele: „siguranța infrastructurii rutiere” și „clasificarea siguranței rețelei rutiere”, își vor păstra conținutul în întreg textul Regulamentului.	Nu se acceptă. Formularea actuală a titlului – „Regulamentul privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea rețelei rutiere” – corespunde denumirii prevăzute expres de art. 14 alin. (2) lit. c) din Legea nr. 350/2023, care stabilește obligația Guvernului de a aproba „regulamentul cu privire la inspecțiile în domeniul siguranței rutiere” și „regulamentul cu privire la clasificarea siguranței rețelei rutiere”. Modificarea denumirii în sensul introducerii expresiei „siguranței infrastructurii rutiere” ar genera neconcordanțe terminologice între legea de bază și actul subsecvent, fapt nepermis din perspectiva ierarhiei actelor normative și a principiului corelării legislative. Întrucât legea utilizează deja formularea „siguranței rutiere” pentru a desemna ansamblul proceselor ce țin de infrastructura rutieră, comportamentul participanților și managementul traficului, titlul actual rămâne corect, suficient și conform cadrului legal.
	25	La Regulamentul privind inspecțiile în domeniul siguranței infrastructurii rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere, Capitolul I. DISPOZIȚII GENERALE, redacție propusă pct. 2:	Nu se acceptă. Redacția actuală reflectă deja în mod cuprinzător scopul inspecțiilor de siguranță rutieră, conform cadrului legal și practicii europene.

		„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 identificarea condițiilor potențial periculoase, a deficiențelor care necesită lucrări de întreținere din motive de siguranță, precum și a problemelor care sporesc riscul de accidente și de vătămări, cu înaintarea recomandărilor pentru remedierea acestora și eficientizarea investițiilor în securizarea infrastructurii rutiere.”	Formularea existentă asigură un echilibru între dimensiunea de control tehnic (specifică inspecțiilor periodice) și cea de identificare a condițiilor periculoase (caracteristică inspecțiilor specifice), fără a fragmenta obiectul general al ISR.
Ministerul Afacerilor Interne <i>Repetat</i> (Nr. 38/3818 din 03.11.2025)	26	Se optează pentru reformularea prevederilor pct. 14 din proiectul Regulamentului, și anume: „14. ISR specifică se efectuează nu mai târziu de o lună calendaristică de la data înregistrării accidentului. Informația privind accidentul rutier se preia din Sistemul informațional automatizat „Registrul de stat al accidentelor rutiere.”.	Se acceptă.
	27	Referitor la pct. 24.4. din proiectul Regulamentului în contextul digitalizării proceselor publice, excluderii suprasolicitării angajaților Poliției, precum și în vederea asigurării confidențialității urmăririi penale, se consideră oportună că informația indicată în punctul prenotat să fie preluată din Sistemul informațional Registrul de stat al accidentelor rutiere. Prin urmare, pct. 24.4 se va exclude.	Se acceptă parțial. Pct. 24.4. a fost reformulat după cum urmează: “Să asigure accesul ANTA la Sistemul informațional automatizat „Registrul de stat al accidentelor rutiere.”.
A.A. Agenția Națională Transport Auto <i>Repetat</i> (Nr. 02/1-1-5902 din 03.11.2025)	28	A.A. ANTA nu a formulat obiecții noi sau argumentat suplimentar obiecțiile anterioare expuse asupra proiectului, solicitarea fiind confirmarea examinării și includerii propunerilor transmise anterior, prin scrisoarea nr. 02/1-5428 din 06.10.2025.	Precizare. Ministerul își menține poziția exprimată în procedura de avizare, având în vedere că soluțiile normative existente sunt pe deplin corelate cu terminologia actului de bază și reflectă pe deplin scopul și funcționalitatea mecanismelor de siguranță rutieră
Expertizare			
Ministerul Justiției	29	la pct. 2 luna intrării în vigoare a actului normativ se va scrie cu litere – „intră în vigoare la 01 ianuarie 2026”.	Se acceptă.

(Nr. 04/2-11006 din 10.11.2025)		recomandăm reformularea textului propus pentru pct. 6.	Se acceptă.
	30	La pct. 9 semnalăm că, <i>Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere</i> , în temeiul căreia a fost elaborat proiectul respectiv, nu reglementează competența Agenției Naționale Transport Auto de a elabora metodologia de calculare a taxei de efectuare a inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere. Mai mult, legea menționată nu conține norme primare privind taxarea acestor inspecții.	Se acceptă.
	31	La secțiunea a 4-a din capitolul II atenționăm că, conform art. 10 alin. (2) din <i>Legea nr. 350/2023</i> , legiuitorul a stabilit că, Regulamentul cu privire la inspecțiile în domeniul siguranței rutiere va reglementa drepturile și obligațiile autorității competente și a administratorului drumurilor. Prin urmare, Ministerul Afacerilor Interne, angajații căruia pot fi implicați în cadrul inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere (art. 10 alin. (6) din legea enunțată) își exercită atribuțiile în domeniul său de competență. În context, recomandăm de a reconsidera secțiunea a 4-a, cu reformularea normelor privind drepturile și obligațiile Ministerului Afacerilor Interne.	Se acceptă.
	32	Referitor la anexele nr. 1 și nr. 2 la proiectul Regulamentului precizăm că, potrivit art. 49 alin. (3) din <i>Legea nr. 100/2017</i> , anexa trebuie să aibă un temei-cadru în textul actului normativ și să se refere exclusiv la obiectul determinat prin norma de trimitere. Or, în cadrul proiectului Regulamentului nu se face referire la anexele respective.	Se acceptă.
	33	La anexa nr. 2 se va revedea numerotarea elementelor structurale, ținând cont de prevederile art. 52 alin. (3) din <i>Legea nr. 100/2017</i> , potrivit căroră, pentru interpretare corectă și aplicare comodă, punctele pot fi divizate în subpuncte care se numerează prin adăugarea consecutivă	Se acceptă.

		a cifrelor arabe, până la gradul de detaliere necesar. Totodată, la pct. 5 privind planul de remediere, se va completa în final cu textul „conform structurii menționate în tabelul din prezentul punct:” (valabil pentru toate cazurile similare din anexa nr. 2).	
Raport de expertiză (Nr. EHG25/10942 din 10.11.2025)	34	Potrivit proiectului Regulamentului, subpct. 19.3 prevede că ANTA are „dreptul de a se expune asupra recomandărilor conținute în raportul de ISR, pe care administratorul drumului a refuzat să le implementeze”. Această redactare poate fi interpretată extensiv, atribuind ANTA nu doar funcții de evaluare tehnică și supraveghere, ci și competențe decizionale asupra modului de implementare a măsurilor tehnice de siguranță rutieră, ceea ce depășește rolul său legal de organ de control tehnic. Termenul „a se expune” poate fi interpretat ca un mecanism de aprobare sau validare decizională. În acest sens se conferă Agenției un drept discreționar de a se pronunța, fără a stabili o obligație clară de consemnare a situației, permițând interpretări discreționare privind dacă și cum să fie consemnat refuzul administratorului de drum. Se recomandă excluderea subpct. 19.3 și stabilirea unei obligații clare pentru ANTA de monitorizare și consemnare, după cum urmează: <i>„Consemnarea în raportul de monitorizare a recomandărilor cuprinse în raportul ISR pe care administratorul drumului a refuzat să le implementeze, cu indicarea justificărilor prezentate de acesta”.</i>	Se acceptă.
Comisia Europeană DG MOVE	35	Nu există nicio justificare pentru necesitatea de a amâna punerea în aplicare a anumitor dispoziții ale Directivei 2008/96/CE până la 31 decembrie 2027.	Precizare. Stabilirea termenului de 31 decembrie 2027 reprezintă o măsură justificată de planificare normativă, menită să asigure o transpunere integrală, coerentă și efectiv aplicabilă a Directivei 2008/96/CE, inclusiv prin

			valorificarea recomandărilor formulate de Comisia Europeană. Această etapizare nu constituie o amânare nejustificată, ci o condiție necesară pentru garantarea conformității reale și durabile a cadrului național cu cerințele europene.
	36	Evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele, care face obiectul unei aplicări amânate, trebuie efectuată în conformitate cu articolul 5 din Directivă, prin combinarea celor două seturi de date, unul referitor la accidente produse pe secțiunea specifică de drum (abordare reactivă), iar celălalt reflectând caracteristicile drumului (abordare proactivă). În abordarea proactivă, caracteristicile drumului, cum ar fi numărul de benzi, lățimea benzilor, raza curbelor, separarea mediană, zonele/barierele libere, obstacolele, punctele de acces, ar trebui, de asemenea, cuantificate și ar trebui considerate predictorii ai riscului de accidente. În proiectul de regulament trimis de autoritățile din MD, este luată în considerare doar abordarea reactivă.	Precizare Obiecția formulată urmează a fi examinată în contextul procesului de transpunere integrală a Directivei 2008/96/CE. Proiectul de regulament supus aprobării are ca obiect operaționalizarea cadrului normativ existent, fiind limitat la competențele și mecanismele prevăzute în prezent de Legea nr. 350/2023. În această etapă, regulamentul valorifică preponderent datele de tip reactiv, aferente accidentelor rutiere înregistrate, în scopul asigurării aplicabilității imediate a instrumentelor de clasificare și inspecție. Totodată, prin exercițiul de modificare a Legii nr. 350/2023, va fi prevăzut expres cadrul legal necesar pentru extinderea evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele, inclusiv prin integrarea abordării proactive, în conformitate cu art. 5 din Directiva 2008/96/CE. În acest sens, urmează a fi reglementată posibilitatea aprobării procedurilor și metodologiilor detaliate, inclusiv cele prevăzute în Ghidul Uniunii Europene privind evaluarea siguranței rutiere.

	37	Directiva prevede că drumurile din rețeaua TEN-T intră în domeniul său de aplicare. Este posibil ca drumurile TEN-T să traverseze mediul urban; într-un astfel de caz, secțiunea respectivă a drumului rămâne în domeniul de aplicare al directivei. Este discutabil dacă drumurile municipale ar putea fi exceptate în conformitate cu articolul 1 alineatul (4) din Directivă. Cu toate acestea, această excludere trebuie să se bazeze pe date referitoare la trafic și accidente, care ar dovedi că drumul este suficient de sigur și puțin circulat, astfel încât menținerea lui în domeniul de aplicare al legislației ar ușura sarcinile administrative fără a diminua siguranța. Această prevedere a fost destinată drumurilor lungi care traversează zone slab populate, specifice părții de nord a Europei.	Precizare. Regulamentul va fi aplicabil drumurilor publice naționale și locale incluse în Hotărârea Guvernului nr. 1468/2016 privind aprobarea listelor drumurilor publice naționale și locale din Republica Moldova, inclusiv în cazul în care aceste drumuri sunt amplasate în localități sau nu.
	38	Auditul de siguranță rutieră trebuie efectuat pentru toate etapele relevante ale unui proiect rutier, și anume articolul 4 alineatul (3) prevede că „auditurile de siguranță rutieră fac parte integrantă din procesul de proiectare a proiectului de infrastructură în etapele de proiectare preliminară, proiectare detaliată, pre-deschidere și operare timpurie”. Auditul siguranței rutiere, așa cum este descris în tabelul de concordanță, pare să abordeze doar ultima etapă a unui proiect rutier, etapa inițială de exploatare. Clarificările sunt necesare aici.	Precizare. În conformitate cu pct. 12 din Hotărârea Guvernului nr. 622/2025 pentru aprobarea Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței 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. Prin urmare, auditul de siguranță rutieră este reglementat distinct și exhaustiv prin cadrul normativ aplicabil, acoperind toate etapele relevante ale ciclului de viață al unui proiect rutier, iar aspectele semnalate în observație sunt deja clarificate prin prevederile Regulamentului aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 622/2025.
	39	Într-o notă mai formală, tabelul de concordanță ar trebui să ofere și conținutul legislației naționale, nu doar numărul de articole, pentru o analiză și o evaluare adecvată a nivelului de armonizare.	Precizare. Conform pct. 7 din Anexa nr. 2 a Hotărârii Guvernului nr. 1171/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene. <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>

Viceprim-ministru, Ministru

Vladimir BOLEA