

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

1. Se aprobă Regulamentul privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere (se anexează).
2. Prezenta hotărîre intră în vigoare la data de 01.01.2026.

Prim-ministru**DORIN RECEAN**

Contrasemnează:

Viceprim-ministru, ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale

Vladimir Bolea

REGULAMENTUL

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 efectuarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere și auditului în domeniul siguranței rutiere, precum și înregistrarea rezultatelor acestuia.

2. Scopul evaluării de impact asupra siguranței rutiere și auditului în domeniul siguranței rutiere constă în asigurarea și creșterea gradului de siguranță a circulației pe drumurile publice, prevenirea pierderii de vieți și a vătămării integrității corporale a persoanelor în traficul rutier, precum și 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. *proiect de infrastructură* – un proiect destinat construirii de noi infrastructuri rutiere sau modificării semnificative a unor rețele rutiere existente, care afectează fluxul de trafic;

3.2. *utilizatori vulnerabili ai drumurilor* – înseamnă participanți la trafic nemotorizați, îndeosebi bicicliști și pietoni, precum și utilizatori de vehicule motorizate cu două roți.

4. Regulamentul 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 cel al auditului în domeniul siguranței rutiere sunt implicate următoarele părți:

5.1. Agenția Națională Transport Auto;

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 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 este constatată 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 fezabilitate 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, în care sunt cuprinse și eventualele deficiențe de siguranță rutieră constatate, precum și recomandările privind remedierea acestora.

14. Pentru fiecare etapă a auditului în domeniul siguranței rutiere va fi elaborat raport separat.

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

16. Recomandările conținute în Raportul auditului în domeniul siguranței rutiere se fac conform formularului prevăzut în anexa nr. 2 a Regulamentului.

Capitolul II

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

17. Identificarea și desemnarea auditorilor de siguranță rutieră se efectuează de către comanditarul auditului în domeniul siguranței rutiere, în conformitate cu legislația privind achizițiile publice.

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

19. Comanditarul, în anunțul de participare, va informa cine este proiectantul sau echipa de proiectanți și va solicita de la participanți la licitație, completarea unei declarații pe propria răspundere privind independența sa în raport cu administratorul drumului și cu proiectanții, în condițiile pct. 9 din Regulament.

20. În caietul de sarcini privind achiziționarea serviciilor de evaluare de impact asupra siguranței rutiere sau de audit în domeniul siguranței rutiere vor fi incluse 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 acele etape pentru care a fost semnat contract de servicii pentru proiectare.

22. Serviciile privind efectuarea auditului în domeniul siguranței rutiere în perioada de un an după recepția la terminarea lucrărilor vor fi achiziționate separat.

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

Capitolul III

DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE PĂRȚILOR

24. Drepturile auditorului:

24.1. de a solicita completarea documentației necesare realizării sarcinii, depusă de comanditar, în situația în care se constată ca aceasta este incompletă;

24.2. de a solicita informații referitoare la situația accidentală 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 conținute în Raportul evaluării de impact asupra siguranței rutiere/auditului în domeniul siguranței rutiere, pe care comanditarul a refuzat să le implementeze.

24.4. de a refuza prestarea serviciului dacă nu-i sunt prezentate toate documentele necesare pentru realizarea obligațiilor contractuale, care sunt în posesia comanditarului;

25. Obligațiile auditorului:

- 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, un exemplar al Raportului auditului în domeniul siguranței rutiere/evaluării de impact asupra siguranței rutiere;
- 25.3.** să asigure confidențialitatea datelor și informațiile la care a avut acces;
- 25.4.** să restituie comanditarului documentele primite pentru realizarea obligațiilor contractuale;
- 25.5.** să notifice Agenția Națională Transport Auto, cu privire la 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:

- 26.1.** să stabilească termenii rezonabili 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:

- 27.1.** să transmită auditorului, documentele aflate în posesia comanditarului, necesare realizării evaluării de impact asupra siguranței rutiere/auditului în domeniul siguranței rutiere, respectiv:
 - 27.1.1.** rapoartele evaluării de impact asupra siguranței rutiere/auditului în domeniul siguranței rutiere, dacă acestea au fost efectuate la 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 5 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 realizării 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 termenii menționați în contract a raportului de evaluare de impact asupra siguranței rutiere sau, după caz, a raportului de auditul în domeniul siguranței rutiere, care va avea anexate și listele-cadru de verificări.

29. Raportul evaluării de impact asupra siguranței rutiere va avea următoarea structură:

- 29.1. denumirea proiectului, perioada de realizare a evaluării de impact asupra siguranței rutiere;
- 29.2. cuprins;
- 29.3. definirea problemei, descrierea generală a situației actuale și situația în cazul neinițierii vreunei acțiuni;
- 29.4. obiectivele specifice siguranței rutiere;
- 29.5. date specifice proiectului;
- 29.6. analiza impactului alternativelor propuse asupra siguranței rutiere;
- 29.7. compararea alternativelor propuse, inclusiv analiza raportului cost-beneficii, dacă aceasta este disponibilă;
- 29.8. prezentarea soluțiilor posibile;
- 29.9. recomandări privind adoptarea soluției optime din punctul de vedere al siguranței rutiere;
- 29.10. memoriu explicativ cu planurile, documentele, standardele și formularele utilizate.

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

- 30.1. accidente soldate cu decese și/sau răni grave; obiectivele de reducere a numărului de accidente în comparație cu scenariul în care nu se inițiază nicio acțiune;

- 30.2. alegerea traseelor și studii origine-destinație a utilizatorilor pentru noile trasee;
 - 30.3. efecte posibile asupra rețelelor existente (de exemplu ieșiri, intersecții, pasaje de nivel);
 - 30.4. utilizatorii drumului, inclusiv utilizatorii vulnerabili (de exemplu pietoni, bicicliști, motocicliști);
 - 30.5. trafic (de exemplu, volumul traficului, clasificarea traficului în funcție de tip), inclusiv fluxurile estimate pentru pietoni și bicicliști determinate de caracteristicile utilizării terenurilor adiacente;
 - 30.6. condiții climatice și sezoniere;
 - 30.7. prezența unui număr suficient de zone care permit staționarea în condiții de siguranță;
 - 30.8. activitatea seismică.
31. Raportul auditului în domeniul siguranței rutiere va avea următoarea structură:
- 31.1. denumirea proiectului, perioada de realizare a auditului de siguranță rutieră;
 - 31.2. cuprins;
 - 31.3. scopul auditului în domeniul siguranței rutiere;
 - 31.4. descrierea generală a proiectului;
 - 31.5. date specifice proiectului
 - 31.6. descrierea detaliată a deficiențelor identificate și motivarea acestora din punctul de vedere al siguranței rutiere;
 - 31.7. recomandări pentru eliminarea deficiențelor sau reducerea incidenței acestora, la care se vor lua în considerare rezultatele analizei cost-beneficii;
 - 31.8. memoriu explicativ cu planurile, documentele, standardele și formularele utilizate.
32. Criterii aplicabile la efectuarea auditului în domeniul siguranței rutiere:
- 32.1. La etapa studiului de fezabilitate al proiectului de infrastructură rutieră, până la verificarea proiectului de construcție a drumului public:
 - 32.1.1. localizarea geografică (de exemplu expunerea la alunecările de teren, la inundații, etc.), sezonalitate și condiții climatice, precum și activități seismice;
 - 32.1.2. tipurile de joncțiune și distanța între punctele de joncțiune;
 - 32.1.3. numărul și 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. viteze de proiectare și viteze de circulație;
 - 32.1.8. secțiuni transversale (de exemplu lățimea părții carosabile, piste pentru bicicliști, căi pietonale);
 - 32.1.9. alinieri orizontale și verticale;
 - 32.1.10. vizibilitate;
 - 32.1.11. dispunerea punctelor de joncțiune;
 - 32.1.12. mijloace de transport în comun și infrastructurile aferente;
 - 32.1.13. treceri la nivel cu căi rutiere/calea ferată;

- 32.2.** La etapa proiectului tehnic sau detaliile de execuție, până la verificarea proiectului de construcție a drumului public:
- 32.2.1.** Planul general;
 - 32.2.2.** semnalizare orizontală și verticală coerentă;
 - 32.2.3.** iluminarea drumurilor și a intersecțiilor;
 - 32.2.4.** echipamente poziționate în zona drumului public;
 - 32.2.5.** plantația rutieră adiacentă drumului în extravilan și construcțiile, amenajările și alte obiective din intravilanul localităților;
 - 32.2.6.** obstacole fixe la marginea drumului;
 - 32.2.7.** parări sigure;
 - 32.2.8.** facilități pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor:
 - 32.2.8.1.** facilități pentru pietoni;
 - 32.2.8.2.** facilități pentru bicicliști, inclusiv existența unor rute alternative sau separări de traficul de autovehicule de mare viteză;
 - 32.2.8.3.** facilități pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu două roți;
 - 32.2.8.4.** densitatea și amplasarea trecerilor pentru pietoni și bicicliști;
 - 32.2.8.5.** facilități 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).
 - 32.2.10.** siguranța utilizatorilor 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.
- 32.3.** În perioadă de un an după recepția la terminarea lucrărilor: evaluarea siguranței rutiere din perspectiva comportamentului real al participanților la trafic.
- 33.** 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

- 34.** Raportul evaluării de impact asupra siguranței rutiere/auditului în domeniul siguranței rutiere (în continuare – Raportul), definitivat și semnat se transmite comanditarului în 3 exemplare, inclusiv în format electronic.
- 35.** Comanditarul, în termen de maxim 10 zile lucrătoare de la recepționarea Raportului definitivat, își expune poziția în dreptul fiecărei recomandări și transmite a câte o copie a Raportului semnat de comanditar auditorului și Agenției Naționale Transport Auto;

- 36.** În termen de 5 zile lucrătoare de la recepționarea Raportului contrasemnat de comanditar, auditorul notifică Agenția Națională Transport Auto privind recomandările din Raport, ținând cont de comentariile comanditarului.
- 37.** Agenția Națională Transport Auto, în termen de 5 zile lucrătoare de recepționarea scrisorii auditorului, emite un aviz general asupra Raportului, după caz și a proiectului.
- 38.** După recepționarea avizului general, comanditarul întreprinde următoarele acțiuni:
- 38.1.** în cazul rapoartelor de evaluare a impactului asupra siguranței rutiere și de audit în domeniul siguranței rutiere, întocmite la etapa studiului de fezabilitate sau a proiectului tehnic, comanditarul transmite proiectantului sau echipei de proiectanți, spre implementare, recomandările acceptate;
- 38.2.** 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.

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

RECOMANDĂRI
bazate pe rezultatele evaluării de impact asupra siguranței rutiere

Puncte slabe și potențiale riscuri	Descriere a deficiențelor identificate și a potențialelor riscuri	Acțiuni propușe de auditor	Comentariile comanditarului asupra acțiunilor propuse de auditor*	Comentariile auditorului în raport cu poziția comanditarului**
1	2	3	4	5
		Propunerea 1		
		Propunerea 2		
		Propunerea 3		

* se completează de comanditar dacă nu acceptă propunerea auditorului sau o acceptă parțial.

** se completează de auditor, pentru propunerile neacceptate sau acceptate parțial de către comanditar.

Auditor:

zz.ll.aa

(semnătură)

(nume, prenume, semnătură)

Comanditar:

zz.ll.aa

(semnătură)

(nume, prenume, semnătură)

Anexa nr. 2 la Regulamentul
cu privire la evaluarea de
impact asupra siguranței
rutiere și auditul în domeniul
siguranței rutiere

RECOMANDĂRI
bazate pe rezultatele auditului în domeniul siguranței rutiere

Puncte slabe și potențiale riscuri	Descriere a deficiențelor identificate și a potențialelor riscuri	Acțiuni propușe de auditor	Comentariile comanditarului asupra acțiunilor propuse de auditor*	Comentariile auditorului în raport cu poziția comanditarului**
1	2	3	4	5
		Propunerea 1		
		Propunerea 2		
		Propunerea 3		

* se completează de comanditar dacă nu acceptă propunerea auditorului sau o acceptă parțial.

** se completează de auditor, pentru propunerile neacceptate sau acceptate parțial de către comanditar.

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.
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 proiectului hotărârii Guvernului pentru modificarea unor hotărâri ale Guvernului (atribuirea Agenției Naționale Transport Auto a responsabilității privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere) (număr unic 425/MIDR/2025). 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, <u>principalele considerente fiind:</u> 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 calculelor 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 (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, 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. Măsurile 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
În temeiul pct. 195 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, proiectul a fost supus consultării prealabile cu S.A. „Administrația Națională a Drumurilor”, Agenția Națională Transport Auto și mediul academic (Universitatea Tehnică a Moldovei). Recomandările recepționate au fost parțial acceptate și completate în proiectului hotărârii.
Consecvent, proiectul va fi supus procedurii de avizare și expertizare în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 privind actele normative.
În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul a fost publicat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul „Transparența”, directoriul Transparență decizională”) și pe portalul guvernamental https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/14774
Proiectul urmează a fi avizat de către:
- Cancelaria de Stat (Centrul de Armonizare a Legislației); - Ministerul Afacerilor Interne; - Ministerul Finanțelor; - Congresul Autorităților Locale din Moldova; - S.A. „Administrația Națională a Drumurilor”; - Agenția Națională Transport Auto.
După definitivarea proiectului în urma procesului de avizare, proiectul de act normativ va fi remis spre expertizare către:
- Centrul Național Anticorupție; - Ministerul Justiției.
7. Concluziile expertizelor
Proiectul de hotărâre va fi supus expertizei juridice și respectiv, expertizei anticorupție în conformitate cu cerințele Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative.
Rezultatele expertizelor menționate supra vor fi incluse în Sinteza obiecțiilor și propunerilor
8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
Proiectul se încorporează în sistemul actelor normative și nu necesită modificarea altor acte normative.
9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
La moment nu sunt identificate măsuri suplimentare.

Secretar general adjunct

Tatiana NIRCA

TABEL DE CONCORDANȚĂ
la proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului cu privire la evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere

1	Titlul actului Uniunii Europene inclusiv cea mai recentă modificare, nr.CELEX Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 319 din 29 noiembrie 2008, nr. CELEX: 02008L0096, Astfel cum a fost modificată ultima dată prin: M1 Directiva (UE) 2019/1936 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2019.			
2	Titlul proiectului de act normativ național proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului cu privire la evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere			
3	Gradul general de compatibilitate Parțial compatibil			
4	Autoritatea/persoana responsabilă Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale/consultant principal, Marin Guțu			
5	Data întocmirii/actualizării 15.07.2025			
Actul Uniunii Europene		Proiectul de act normativ național	Gradul de compatibilitate	Observațiile
6		7	8	9
<i>Articolul 1</i> Obiectul și domeniul de aplicare (1) Prezenta directivă prevede stabilirea și punerea în aplicare a procedurilor referitoare la evaluările de impact și la operațiunile de audit în domeniul siguranței rutiere, la inspecțiile în materie de siguranță rutieră și la evaluările siguranței rutiere la nivelul întregii rețele efectuate de către statele membre. (2) Prezenta directivă se aplică drumurilor care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană, autostrăzilor și altor drumuri principale, indiferent dacă acestea se află în		Transpus în art. 1 alin. (1) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. Transpus în art. 1 alin. (2) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Parțial compatibil Compatibil	Aspectele privind implementare evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele urmează a fi transpuse în Legea nr. 350/2023, până la 31.12.2027. Drumurile specificate la art. 1 alin. (2) al proiectului de Lege cuprind inclusiv drumurile

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

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

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

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

vedere în aplicarea procedurilor de siguranță prevăzute în prezenta directivă; 9. „proiect de infrastructură” înseamnă un proiect destinat construirii de noi infrastructuri rutiere sau modificării semnificative a unor rețele existente, care afectează fluxul de trafic; 10. „utilizatori vulnerabili ai drumurilor” înseamnă participanți la trafic nemotorizați, îndeosebi bicicliști și pietoni, precum și utilizatori de vehicule motorizate cu două roți.	Potrivit pct. 3 din anexa proiectului de hotărâre, <i>proiect de infrastructură</i> – un proiect destinat construirii de noi infrastructuri rutiere sau modificării semnificative a unor rețele existente, care afectează fluxul de trafic; Potrivit pct. 3 din anexa proiectului de hotărâre, <i>utilizatori vulnerabili ai drumurilor</i> – înseamnă participanți la trafic nemotorizați, îndeosebi bicicliști și pietoni, precum și utilizatori de vehicule motorizate cu două roți	Compatibil Compatibil	
<i>Articolul 3</i> Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere pentru proiecte de infrastructură (1) Statele membre garantează realizarea unei evaluări de impact asupra siguranței rutiere pentru toate proiectele de infrastructură. (2) Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere este efectuată în faza de planificare inițială, înaintea aprobării proiectului de infrastructură. În acest sens, statele membre se străduiesc să respecte criteriile indicate în anexa I.	Transpus în art. 7 alin. (1) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. Potrivit pct. 30 din Regulament: 30. Elementele care trebuie luate în considerare la efectuarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere: 30.1. accidente soldate cu decese și/sau răni grave; obiectivele de reducere a numărului de accidente în comparație cu scenariul care prevede eventualitatea neinițierii vreunei acțiuni; 30.2. alegerea traseelor și studii origine-destinație a utilizatorilor pentru noile trasee;	Compatibil Compatibil	

(3) Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere trebuie să indice considerentele în materie de siguranță rutieră care contribuie la alegerea soluției propuse. În plus, trebuie să furnizeze toate informațiile relevante necesare realizării unei analize costuri-beneficii a diverselor opțiuni evaluate.	30.3. efecte posibile asupra rețelelor existente (de exemplu ieșiri, intersecții, pasaje de nivel); 30.4. utilizatorii drumului, inclusiv utilizatorii vulnerabili (de exemplu pietoni, bicicliști, motocicliști); 30.5. trafic (de exemplu, volumul traficului, clasificarea traficului în funcție de tip), inclusiv fluxurile estimate pentru pietoni și bicicliști determinate de caracteristicile utilizării terenurilor adiacente; 30.6. condiții climatice și sezoniere; 30.7. prezența unui număr suficient de zone care permit staționarea în condiții de siguranță; 30.8. activitatea seismică. Potrivit pct. 29 din Regulament: 29. Raportul evaluării de impact asupra siguranței rutiere va avea următoarea structură: 29.5. date specifice proiectului; 29.6. analiza impactului alternativelor propuse asupra siguranței rutiere; 29.7. compararea alternativelor propuse, inclusiv analiza raportului cost-beneficii, dacă aceasta este disponibilă; 29.8. prezentarea soluțiilor posibile; 29.9. recomandări privind adoptarea soluției optime din punctul de vedere al siguranței rutiere; 29.10. memoriu explicativ cu planurile, documentele, standardele și formularele utilizate.	Compatibil	
--	--	-------------------	--

<i>Articolul 4</i> Operațiuni de audit în domeniul siguranței rutiere pentru proiecte de infrastructură (1) Statele membre garantează realizarea unor operațiuni de audit în domeniul siguranței rutiere pentru toate proiectele de infrastructură. (2) La efectuarea unui audit în domeniul siguranței rutiere, statele membre se străduiesc să respecte criteriile indicate în anexa II:	Transpus în art. 13 alin. (1) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. Potrivit pct. 32 din Regulament: 32.Criterii aplicabile la efectuarea auditului în domeniul siguranței rutiere: 32.1. La etapa studiului de fezabilitate al proiectului de infrastructură rutieră, până la verificarea proiectului de construcție a drumului public: a) localizarea geografică (de exemplu expunerea la alunecările de teren, la inundații, etc.), sezonabilitate și condiții climatice, precum și activități seismice; b) tipurile de joncțiune și distanța între punctele de joncțiune; c) numărul și benzilor de circulație; d) structura și componența traficului admis pe noua infrastructură; e) funcționalitatea drumului în cadrul rețelei; f) condițiile meteorologice; g) viteze de proiectare și viteze de circulație; h) secțiuni transversale (de exemplu lățimea părții carosabile, piste pentru bicicliști, căi pietonale); i) alinieri orizontale și verticale; j) vizibilitate;	Compatibil Compatibil	În Legea nr. 350/2023 a fost adoptată decizia de a efectua auditul în termen de un an după la recepția la terminarea lucrărilor pentru a spori veridicitatea datelor colectate.
---	---	-------------------------------------	--

	k) dispunerea punctelor de joncțiune; l) mijloace de transport în comun și infrastructurile aferente; m) treceri la nivel cu căi rutiere/calea ferată; 32.2. La etapa proiectului tehnic sau detaliile de execuție, până la verificarea proiectului de construcție a drumului public: 32.2.1. Planul general; 32.2.2. semnalizare orizontală și verticală coerentă; 32.2.3. iluminarea drumurilor și a intersecțiilor; 32.2.4. echipamente poziționate în zona drumului public; 32.2.5. plantația rutieră adiacentă drumului în extravilan și construcțiile, amenajările și alte obiective din intravilanul localităților; 32.2.6. obstacole fixe la marginea drumului; 32.2.7. parcări sigure; 32.2.8. facilități pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor: 32.2.8.1. facilități pentru pietoni; 32.2.8.2. facilități pentru bicicliști, inclusiv existența unor rute alternative sau separări de traficul de autovehicule de mare viteză; 32.2.8.3. facilități pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu două roți; 32.2.8.4. densitatea și amplasarea trecerilor pentru pietoni și bicicliști; 32.2.8.5. facilități 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. adaptare a 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). 32.2.10. siguranța utilizatorilor participanților la trafic în condiții meteorologice normale, precum și în condiții de vizibilitate redusă; 32.2.11. vizibilitatea elementelor de semnalizare și marcaj; 32.2.12. starea carosabilului. 32.3. În perioada de un an după recepția la terminarea lucrărilor: evaluarea siguranței rutiere din perspectiva comportamentului real al participanților la trafic.		
Statele membre garantează numirea unui auditor responsabil de realizarea unei operațiuni de audit având ca obiect caracteristicile de proiectare ale unui plan de infrastructură.	Transpus în art. 7 alin. (7) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Compatibil	
Auditorul este desemnat în conformitate cu dispozițiile articolului 9 alineatul (4) și are competențele și studiile necesare, așa cum se prevede la articolul 9. În cazul în care operațiunile de audit sunt realizate de o echipă, cel puțin unul dintre membrii acesteia trebuie să fie titular al unui certificat de competență, astfel cum se menționează la articolul 9 alineatul (3).	Transpus în art. 5 din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Compatibil	

(3) Auditurile în domeniul siguranței rutiere sunt parte integrantă a procesului de concepere a proiectului de infrastructură în stadiul proiectării preliminare, al proiectării detaliate, precum și în cel anterior exploatării și de la începutul acesteia.	Transpus în art. 7 alin. (3) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Parțial compatibil	În Legea nr. 350/2023 a fost adoptată decizia de a efectua auditul în termen de un an după la recepția la terminarea lucrărilor pentru a spori veridicitatea datelor colectate.
(4) Statele membre garantează că auditorul prezintă, într-un raport de audit pentru fiecare stadiu al proiectului de infrastructură, aspectele legate de proiectare care prezintă importanță pentru siguranță. În cazul în care, în urma identificării unor elemente nesigure în cursul operațiunii de audit, proiectul nu este corectat înainte de încheierea etapei respective, astfel cum se menționează în anexa II, entitatea competentă prezintă motivele corespunzătoare într-o anexă la raport.	Potrivit pct. 34 și 35 din Regulament: 34. Raportul evaluării de impact asupra siguranței rutiere/auditului în domeniul siguranței rutiere (în continuare – Raportul), definitivat și semnat se transmite comanditarului în 3 exemplare. 35. Comanditarul, în termen de maxim 10 zile lucrătoare de la recepționarea Raportului definitivat, își expune poziția în dreptul fiecărei recomandări și transmite a câte o copie a Raportului în adresa auditorului și Agenției Naționale Transport Auto;	Compatibil	
(5) Statele membre garantează că raportul menționat la alineatul (4) este urmat de elaborarea unor recomandări pertinente din punctul de vedere al siguranței.	Potrivit pct. 29 și 31 din Regulament: 29. Raportul evaluării de impact asupra siguranței rutiere va avea următoarea structură: 29.3. definirea problemei, descrierea generală a situației actuale și situația în cazul neinițierii vreunei acțiuni; 29.4. obiectivele specifice siguranței rutiere; 29.5. date specifice proiectului; 29.6. analiza impactului alternativelor propuse asupra siguranței rutiere; 29.7. compararea alternativelor propuse, inclusiv analiza raportului cost-beneficii, dacă aceasta este disponibilă;	Compatibil	

(6) Comisia oferă orientări pentru proiectarea „marginilor care iartă ale drumurilor” și a „drumurilor care explică de la sine și a drumurilor care disciplinează de la sine” în cadrul auditului inițial al fazei de proiectare, precum și orientări privind cerințele de calitate referitoare la utilizatorii vulnerabili ai drumurilor. Astfel de orientări sunt elaborate în strânsă colaborare cu experți din statele membre.	29.8. prezentarea soluțiilor posibile; 29.9. recomandări privind adoptarea soluției optime din punctul de vedere al siguranței rutiere; 29.10. memoriu explicativ cu planurile, documentele, standardele și formularele utilizate. 31. Raportul auditului în domeniul siguranței rutiere va avea următoarea structură: 31.6. descrierea detaliată a deficiențelor identificate și motivarea acestora din punctul de vedere al siguranței rutiere; 31.7. recomandări pentru eliminarea deficiențelor sau reducerea incidenței acestora, la care se vor lua în considerare rezultatele analizei cost-beneficii; 31.8. memoriu explicativ cu planurile, documentele, standardele și formularele utilizate.	Prevederi UE neaplicabile	
<i>Articolul 5</i> Evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele (1) Statele membre se asigură că o evaluare a siguranței rutiere la nivelul întregii rețele este efectuată pe întreaga rețea rutieră		Prevederi UE Netranspuse	Aspectele privind implementare evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele urmează a fi

în exploatare care face obiectul prezentei directive. (2) Evaluările siguranței rutiere la nivelul întregii rețele evaluează riscul de accidente și de coliziuni cu urmări grave pe baza următoarelor elemente: (a) în principal, o examinare vizuală, fie la fața locului, fie prin mijloace electronice, a caracteristicilor de proiectare ale drumului (siguranța încorporată); și (b) a analiză a tronsoanelor din rețeaua rutieră care sunt exploatate de peste trei ani și pe care au avut loc un număr mare de accidente grave în raport cu fluxul de trafic. (3) Statele membre se asigură că prima evaluare a siguranței rutiere la nivelul întregii rețele se efectuează până cel târziu în 2024. Evaluările ulterioare ale siguranței rutiere la nivelul întregii rețele se efectuează suficient de frecvent pentru a garanta niveluri de siguranță adecvate, dar, în orice caz, se efectuează cel puțin o dată la cinci ani. (4) La efectuarea evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele, statele membre pot lua în considerare elementele indicative prevăzute în anexa III. (5) Comisia oferă orientări privind metodologia de efectuare a evaluărilor sistematice ale siguranței rutiere și ale ratingurilor de siguranță la nivelul întregii rețele. (6) Pe baza rezultatelor evaluării menționate la alineatul (1) și în scopul			transpuse în Legea nr. 350/2023, până la 31.12.2027.
--	--	--	---

stabilirii nivelului de prioritate pentru acțiunile suplimentare necesare, statele membre clasifică toate tronsoanele rețelei rutiere în cel puțin trei categorii în funcție de nivelul lor de siguranță.			
<i>Articolul 6</i> Inspekțiile periodice în materie de siguranță rutieră (1) Statele membre se asigură că inspekțiile periodice în materie de siguranță rutieră se efectuează suficient de frecvent pentru a se garanta niveluri de siguranță adecvate pentru infrastructura rutieră în cauză. (3) Statele membre asigură siguranța tronsoanelor din rețeaua de drumuri adiacente tunelurilor rutiere care fac obiectul Directivei 2004/54/CE, prin intermediul inspekțiilor comune în materie de siguranță rutieră cu participarea autorităților competente implicate în punerea în aplicare a prezentei directive și a Directivei 2004/54/CE. Inspekțiile comune în materie de siguranță rutieră sunt suficient de frecvente pentru a garanta niveluri de siguranță adecvate, dar, în orice caz, sunt efectuate cel puțin o dată la șase ani. (4) Fără a aduce atingere liniilor directe adoptate în temeiul articolului 8, statele membre adoptă o serie de linii directe cu privire la măsurile temporare de siguranță aplicabile lucrărilor rutiere. Acestea instituie, de asemenea, un program de inspecție adecvat pentru a garanta aplicarea corespunzătoare a liniilor directe respective.	Transpus în art. 10 alin. (3) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Compatibil Prevederi UE neaplicabile Prevederi UE netranspuse	Directiva 2004/54/CE nu este transpusă și nu există o asemenea necesitate din lipsa de infrastructură. Urmează a fi transpus în Regulamentul cu privire la inspekțiile de siguranță rutieră

<i>Articolul 6a</i> Acțiunile de urmărire a procedurilor pentru drumurile în exploatare (1) Statele membre se asigură că constatările din cadrul evaluărilor siguranței rutiere la nivelul întregii rețele efectuate în temeiul articolului 5 sunt urmate fie de inspecții specifice în materie de siguranță rutieră, fie de măsuri directe de remediere. (2) La efectuarea inspecțiilor specifice în materie de siguranță rutieră, statele membre pot lua în considerare elementele indicative prevăzute în anexa IIa. (3) Inspecțiile specifice în materie de siguranță rutieră sunt efectuate de echipe de experți. Cel puțin unul dintre membrii echipei de experți trebuie să îndeplinească cerințele prevăzute la articolul 9 alineatul (4) litera (a). (4) Statele membre se asigură că constatările din cadrul inspecțiilor specifice în materie de siguranță rutieră sunt urmate de decizii motivate care stabilesc dacă sunt necesare măsuri de remediere. În mod special, statele membre identifică tronsoanele rutiere pe care sunt necesare îmbunătățiri ale siguranței infrastructurii rutiere și definesc măsurile cărora li se acordă	Transpus în art. 10 alin. (1) și (2) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. Transpus în art. 11 alin. (1) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Prevederi UE netranspuse Prevederi UE netranspuse Compatibil Parțial compatibil	Aspectele privind implementare evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele urmează a fi transpuse în Legea nr. 350/2023, până la 31.12.2027. Urmează a fi transpus în Regulamentul cu privire la inspecțiile de siguranță rutieră Condițiile față de raporturile în urma inspecțiilor de siguranță urmează a fi transpus în Regulamentul cu privire la inspecțiile de siguranță rutieră Condițiile specifice față de raporturile în urma inspecțiilor de siguranță urmează a fi transpus în Regulamentul cu privire la inspecțiile de siguranță rutieră
--	--	---	---

prioritate pentru îmbunătățirea siguranței acestor tronsoane rutiere. (5) Statele membre se asigură că măsurile de remediere vizează cu prioritate tronsoanele rutiere cu niveluri scăzute de siguranță și care oferă posibilități pentru punerea în aplicare a unor măsuri cu potențial ridicat de îmbunătățire a siguranței și de reducere a costurilor legate de accidente. (6) Statele membre pregătesc și actualizează periodic un plan de măsuri ordonate în funcție de priorități, bazat pe riscuri, pentru a urmări punerea în aplicare a măsurilor de remediere identificate.	Transpus în art. 11 alin. (3) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Prevederi UE netranspuse Compatibil	Prevederi privind clasificarea siguranței ruteire urmează a fi transpuse în Regulamentul cu privire la clasificarea siguranței rețelei rutiere
<i>Articolul 6b</i> Protecția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor Statele membre se asigură că nevoile utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor sunt luate în considerare la punerea în aplicare a procedurilor prevăzute la articolele 3-6a.	Potrivit pct. 29, 30 subpct. 2) lit. h) și i) din anexa proiectului de hotărâre, 30. Elementele care trebuie luate în considerare la efectuarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere: 30.4. utilizatorii drumului, inclusiv utilizatorii vulnerabili (de exemplu pietoni, bicicliști, motocicliști); 32. Criterii aplicabile la efectuarea auditului în domeniul siguranței rutiere: 32.1. La etapa studiului de fezabilitate al proiectului de infrastructură rutieră, până la verificarea proiectului de construcție a drumului public: 32.1.8 secțiuni transversale (de exemplu lățimea părții carosabile, piste pentru bicicliști, căi pietonale); 32.2. La etapa proiectului tehnic sau detaliile de execuție, până la verificarea	Compatibil	Condițiile față de raporturile în urma inspecțiilor de siguranță urmează a fi transpus în Regulamentul cu privire la inspecțiile de siguranță rutieră

	proiectului de construcție a drumului public; 32.2.8. facilități pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor: 32.2.8.1. facilități pentru pietoni; 32.2.8.2. facilități pentru bicicliști, inclusiv existența unor rute alternative sau separări de traficul de autovehicule de mare viteză; 32.2.8.3. facilități pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu două roți; 32.2.8.4. densitatea și amplasarea trecerilor pentru pietoni și bicicliști;		
<i>Articolul 6c</i> Marcaje rutiere și panouri de semnalizare rutieră (1) În procedurile lor existente și viitoare privind marcajele rutiere și panourile de semnalizare rutieră, statele membre acordă o atenție deosebită lizibilității și detectabilității de către conducătorii auto și sistemele automate de asistență a conducătorului auto. Aceste proceduri țin seama de specificațiile comune, atunci când astfel de specificații comune au fost stabilite în conformitate cu alineatul (3). (2) Până cel târziu în iunie 2021, un grup de experți instituit de Comisie evaluează oportunitatea de a stabili specificații comune, inclusiv diferite elemente menite să asigure utilizarea operațională a marcajelor rutiere și a panourilor de semnalizare rutieră, pentru a promova lizibilitatea și detectabilitatea eficace a marcajelor rutiere și panourilor de semnalizare rutieră de către conducătorii auto și sistemele automatizate de asistență a conducătorului auto. Grupul este format din	Transpus în pct. 27 din Regulametul circulației rutiere aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr. 357/2009.	Compatibil Prevederi UE neaplicabile	

experți desemnați de statele membre. Evaluarea include o consultare a Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite.

Evaluarea ia în considerare în special următoarele elemente:

(a) interacțiunea dintre diferitele tehnologii de asistență a conducătorului auto și infrastructură;

(b) efectele condițiilor meteorologice și ale fenomenelor atmosferice, precum și ale traficului asupra marcajelor rutiere și panourilor de semnalizare rutieră prezente pe teritoriul Uniunii;

(c) tipul și frecvența lucrărilor de întreținere necesare pentru diferite tehnologii, inclusiv o estimare a costurilor.

(3) Având în vedere evaluarea menționată la alineatul (2), Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili specificații comune referitoare la procedurile statelor membre menționate la alineatul (1), menite să asigure utilizarea operațională a marcajelor rutiere și a panourilor de semnalizare rutieră, în ceea ce privește lizibilitatea și detectabilitatea eficace a marcajelor rutiere și a panourilor de semnalizare rutieră de către conducătorii auto și sistemele automate de asistență a conducătorului auto. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 13 alineatul (2).

Actele de punere în aplicare menționate la primul paragraf nu aduc atingere competenței Comitetului European de Standardizare în ceea ce privește standardele pentru marcajele rutiere și panourile de semnalizare rutieră.

<i>Articolul 6d</i> Informare și transparență Comisia publică o hartă europeană a rețelei rutiere care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive, accesibilă online, care să pună în evidență diferitele categorii menționate la articolul 5 alineatul (6).		Prevederi UE neaplicabile	
<i>Articolul 6e</i> Raportarea voluntară Statele membre depun eforturi să instituie un sistem național pentru raportarea voluntară, accesibil online tuturor utilizatorilor drumurilor, pentru a facilita colectarea detaliilor privind evenimentele transmise de utilizatorii drumurilor și de vehicule și a oricăror altor informații legate de siguranță care sunt percepute de cel care informează ca fiind un pericol real sau potențial pentru siguranța infrastructurii rutiere.		Prevederi UE netranspuse	Urmează a fi transpus la operarea modificărilor în Registrul de stat al accidentelor rutiere
<i>Articolul 7</i> Gestionarea datelor (1) Statele membre garantează întocmirea, de către entitatea competentă, a unui raport pentru fiecare accident soldat cu persoane decedate survenit pe una dintre căile rutiere menționate la articolul 1 alineatul (2). Statele membre se străduiesc să includă în raportul respectiv toate elementele enumerate în anexa IV. (1a) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a oferi orientări conform cărora trebuie raportată gravitatea accidentului, inclusiv numărul de persoane decedate și vătămate. Respectivele acte de	Transpus în art. 10 alin. (4), art. 11 alin. (1) și (2) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Parțial compatibil Prevederi UE neaplicabile	Criteriile specifice, urmează a fi transpuse în Regulamentul cu privire la inspecțiile de siguranță rutieră

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

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

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

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

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

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

<i>Articolul 14</i> Transpunere (1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 19 decembrie 2010. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele acestor dispoziții. (2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.		Prevederi UE neaplicabile	
<i>Articolul 15</i> Intrare în vigoare Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.	-		
<i>Articolul 16</i> Destinatari Prezenta directivă se adresează statelor membre.			
ANEXA I ELEMENTELE INDICATIVE ALE EVALUĂRILOR DE IMPACT ASUPRA SIGURANȚEI RUTIERE 1. Elementele componente ale unei evaluări de impact asupra siguranței rutiere: (a) definirea problemei; (b) situația actuală și situația în eventualitatea neinițierii vreunei acțiuni; (c) obiectivele specifice siguranței rutiere;	Potrivit pct. 29 și 30 din Regulament: 29. Raportul evaluării de impact asupra siguranței rutiere va avea următoarea structură: 29.1. denumirea proiectului, perioada de realizare a evaluării de impact asupra siguranței rutiere; 29.2. cuprins; 29.3. definirea problemei, descrierea generală a situației actuale și situația în cazul neinițierii vreunei acțiuni;	Compatibil	

(d) analiza impactului alternativelor propuse asupra siguranței rutiere; (e) compararea opțiunilor, printre care și analiza raportului costuri-beneficii; (f) prezentarea tuturor soluțiilor posibile. 2. Elementele care trebuie avute în vedere: (a) decese și accidente; obiectivele de reducere în comparație cu scenariul care prevede eventualitatea neinițierii vreunei acțiuni; (b) alegerea itinerariilor și structuri de deplasare; (c) efecte posibile asupra rețelelor existente (de exemplu ieșiri, intersecții, pasaje de nivel); (d) utilizatorii căilor rutiere, inclusiv utilizatorii vulnerabili (de exemplu pietoni, bicicliști, motocicliști); (e) trafic (de exemplu, volumul traficului, clasificarea traficului în funcție de tip), inclusiv fluxurile estimate pentru pietoni și bicicliști determinate de caracteristicile utilizării terenurilor adiacente; (f) sezonabilitate și condiții climatice;	29.4. obiectivele specifice siguranței rutiere; 29.5. date specifice proiectului; 29.6. analiza impactului alternativelor propuse asupra siguranței rutiere; 29.7. compararea alternativelor propuse, inclusiv analiza raportului cost-beneficii, dacă aceasta este disponibilă; 29.8. prezentarea soluțiilor posibile; 29.9. recomandări privind adoptarea soluției optime din punctul de vedere al siguranței rutiere; 29.10. memoriu explicativ cu planurile, documentele, standardele și formularele utilizate. 30. Elementele care trebuie luate în considerare la efectuarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere: 30.1. accidente soldate cu decese și/sau răni grave; obiectivele de reducere a numărului de accidente în comparație cu scenariul care prevede eventualitatea neinițierii vreunei acțiuni; 30.2. alegerea traseelor și studii origine-destinație a utilizatorilor pentru noile trasee; 30.3. efecte posibile asupra rețelelor existente (de exemplu ieșiri, intersecții, pasaje de nivel); 30.4. utilizatorii drumului, inclusiv utilizatorii vulnerabili (de exemplu pietoni, bicicliști, motocicliști); 30.5. trafic (de exemplu, volumul traficului, clasificarea traficului în funcție de tip), inclusiv fluxurile estimate pentru pietoni și bicicliști determinate de caracteristicile utilizării terenurilor adiacente;		
---	---	--	--

(g) prezența unui număr suficient de zone care permit staționarea în condiții de siguranță; (h) activitatea seismică	30.6. condiții climatice și sezoniere; 30.7. prezența unui număr suficient de zone care permit staționarea în condiții de siguranță; 30.8. activitatea seismică.		
ANEXA II ELEMENTELE INDICATIVE ALE AUDITURILOR PRIVIND SIGURANȚA RUTIERĂ 1. Criterii aplicabile în stadiul proiectării preliminare: (a) localizarea geografică (de exemplu expunerea la alunecările de teren, la inundații, la avalanșe etc.), sezonabilitate și condiții climatice, precum și activități seismice; (b) tipurile de joncțiune și distanța între punctele de joncțiune; (c) numărul și tipul căilor rutiere; (d) tipurile de trafic care pot avea loc pe noua cale rutieră; (e) funcționalitatea căii rutiere în cadrul rețelei; (f) condițiile meteorologice; (g) viteze de rulare; (h) secțiuni transversale (de exemplu lățimea părții carosabile, piste pentru cicliști, căi pietonale); (i) alinieri orizontale și verticale; (j) vizibilitate; (k) dispunerea punctelor de joncțiune; (l) mijloace de transport în comun și infrastructurile aferente; (m) treceri la nivel cu căi rutiere/calea ferată; (n) dispoziții pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor; (i) dispoziții pentru pietoni;	Potrivit pct. 32 din Regulament: 32. Criterii aplicabile la efectuarea auditului în domeniul siguranței rutiere: 32.1. La etapa studiului de fezabilitate al proiectului de infrastructură rutieră, până la verificarea proiectului de construcție a drumului public: 32.1.1. localizarea geografică (de exemplu expunerea la alunecările de teren, la inundații, etc.), sezonabilitate și condiții climatice, precum și activități seismice; 32.1.2. tipurile de joncțiune și distanța între punctele de joncțiune; 32.1.3. numărul și 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. viteze de proiectare și viteze de circulație; 32.1.8. secțiuni transversale (de exemplu lățimea părții carosabile, piste pentru bicicliști, căi pietonale); 32.1.9. alinieri orizontale și verticale; 32.1.10. vizibilitate; 32.1.11. dispunerea punctelor de joncțiune; 32.1.12. mijloace de transport în comun și infrastructurile aferente; 32.1.13. treceri la nivel cu căi rutiere/calea ferată;	Compatibil	

(ii) dispoziții pentru bicicliști, inclusiv existența unor rute alternative sau separări de traficul de autovehicule de mare viteză; (iii) dispoziții pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu două roți; (iv) densitatea și amplasarea trecerilor pentru pietoni și bicicliști; (v) dispoziții pentru pietoni și bicicliști pe drumurile afectate din zonă; (vi) separarea pietonilor și a bicicliștilor de traficul de autovehicule de mare viteză sau existența unor rute alternative directe pe drumurile de clasă inferioară. 2. Criterii aplicabile în stadiul proiectării preliminare: (a) planul; (b) semnalizare și marcaj coerente; (c) iluminarea căilor rutiere și a intersecțiilor; (d) echipamente la marginea drumului; (e) mediul specific marginii de drum, inclusiv vegetația; (f) obstacole fixe la marginea drumului; (g) parări sigure; (h) dispoziții pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor: (i) dispoziții pentru pietoni; (ii) dispoziții pentru bicicliști; (iii) dispoziții pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu două roți; (i) adaptare a sistemelor rutiere de restricționare într-un mod ușor de utilizat (spații care separă sensurile de mers și parapete de siguranță pentru evitarea pericolelor la care sunt expuși utilizatorii vulnerabili).	32.2. La etapa proiectului tehnic sau detaliile de execuție, până la verificarea proiectului de construcție a drumului public: 32.2.1. Planul general; 32.2.2. semnalizare orizontală și verticală coerentă; 32.2.3. iluminarea drumurilor și a intersecțiilor; 32.2.4. echipamente poziționate în zona drumului public; 32.2.5. plantația rutieră adiacentă drumului în extravilan și construcțiile, amenajările și alte obiective din intravilanul localităților; 32.2.6. obstacole fixe la marginea drumului; 32.2.7. parări sigure; 32.2.8. facilități pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor: 32.2.8.1. facilități pentru pietoni; 32.2.8.2. facilități pentru bicicliști, inclusiv existența unor rute alternative sau separări de traficul de autovehicule de mare viteză; 32.2.8.3. facilități pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu două roți; 32.2.8.4. densitatea și amplasarea trecerilor pentru pietoni și bicicliști; 32.2.8.5. facilități 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. adaptare a mijloacelor de restricționare într-un mod ușor de		
--	---	--	--

3. Criterii aplicabile în stadiul proiectării detaliate: (a) siguranța utilizatorilor căilor rutiere și vizibilitatea în diverse circumstanțe, cum ar fi întunericul, și în condiții meteorologice normale; (b) lizibilitatea elementelor de semnalizare și marcaj; (c) starea șoselelor. 4. Criterii aplicabile în stadiul de la începutul exploatării: evaluarea siguranței căilor rutiere din perspectiva comportamentului real al utilizatorilor. Realizarea unei operațiuni de audit într-un anumit stadiu poate duce la reanalizarea criteriilor aplicabile în stadiile precedente.	utilizat (spații care separă sensurile de mers și parapete de siguranță pentru evitarea pericolelor la care sunt expuși utilizatorii vulnerabili). 32.2.10. siguranța utilizatorilor 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. 32.3. În perioada de un an după recepția la terminarea lucrărilor: evaluarea siguranței rutiere din perspectiva comportamentului real al participanților la trafic. Potrivit pct. 33 din Regulament: 33. Realizarea unei operațiuni de audit în domeniul siguranței rutiere la o anumită etapă poate duce la reanalizarea criteriilor aplicabile în stadiile precedente.		
ANEXA IIa ELEMENTELE INDICATIVE ALE INSPECȚIILOR SPECIFICE ÎN MATERIE DE SIGURANȚĂ RUTIERĂ		Prevederi UE netranspuse	Criteriile indicate în anexa IIa a Directivei urmează a fi transpuse în Regulamentul privind inspecțiile de siguranță rutieră
ANEXA III ELEMENTE INDICATIVE ALE EVALUĂRIILOR SIGURANȚEI RUTIERE LA NIVELUL ÎNTREGII REȚELE		Prevederi UE netranspuse	Aspectele privind implementare evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele urmează a fi transpuse până la 31.12.2027.
ANEXA IV INFORMAȚII REFERITOARE LA ACCIDENTE MENȚIONATE ÎN RAPOARTELE DE ACCIDENTE		Prevederi UE netranspuse	Criteriile indicate în anexa IV a Directivei urmează a fi transpuse în Regulamentul privind inspecțiile de siguranță rutieră



Nr. 08/1-3845 din 18.07.2025

Cancelaria de Stat

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

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

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiect de hotărâre a Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3.	Justificarea depunerii cererii	Art. 7 alin. (9) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului	Acțiunea nr. 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;
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	• Cancelaria de Stat; • Ministerul Afacerilor Interne; • Ministerul Finanțelor; • Centrul de Armonizare a Legislației; • Congresul Autorităților Locale din Moldova;

		• S.A. „Administrația Națională a Drumurilor”; • Agenția Națională Transport Auto.
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
7.	Persoane responsabile de promovarea proiectului	Marin GUȚU, consultant principal, Serviciul siguranță rutieră, Direcția politici în domeniul întreținerii drumurilor, tel: 022 233 267, e-mail: marin.gutu@midr.gov.md .
8.	Anexe	1. Proiectul de hotărâre; 2. Nota de fundamentare; 3. Tabelul de concordanță.
9.	Data și ora depunerii cererii	
10.	Semnătura	

Secretar general adjunct

Tatiana NIRCA

Ex. Guțu Marin,
tel. 022 233 267