

PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA

LEGE

pentru modificarea Legii nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Art. I. – Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere (publicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2023, nr. 474-476, art. 842), se modifică după cum urmează:

1. La articolul 1:

alineatul (1) se completează cu litera e) cu următorul cuprins:

„e) evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele.”;

se completează cu alineatele (2¹) și (2²) cu următorul cuprins:

„(2¹) Prezenta lege se aplică și drumurilor și proiectelor de infrastructură rutieră care nu intră sub incidența alineatului (2) și care sunt situate în afara zonelor urbane, care nu deserveșc proprietățile pe lângă care trec și care sunt finalizate folosind finanțare din partea Uniunii Europene, 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.

(2²) Prezenta Lege nu se aplică drumurilor din tunelurile cu lungimi mai mari de 500 m.”;

2. Articolul 2 se completează cu noțiunile de „drum principal” și „rețea rutieră transeuropeană”, cu următorul cuprins:

„*drum principal* – 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;”;

„*rețea rutieră transeuropeană* – rețeaua națională de transport, care face parte din rețeaua transeuropeană de transport;”.

3. La articolul 5:

se completează cu alineatul (2¹) cu următorul cuprins:

„(2¹) Programele de formare destinate auditorilor în domeniul siguranței rutiere vor include aspecte legate de utilizatorii vulnerabili ai drumurilor și de infrastructura pentru acești utilizatori.”;

alineatul (4) va avea următorul cuprins:

„(4) Se recunosc actele de studii și certificatele auditorilor de siguranță rutieră eliberate de autoritățile unui stat membru al Uniunii Europene, ale unui stat membru al Spațiului Economic European sau ale Confederației Elvețiene.”.

4. La articolul 7:

la alineatul (2) litera d) se abrogă;

la alineatul (6), textul „Legea nr.131/2015 privind achizițiile publice” se substituie cu cuvântul „legislația care reglementează domeniul achizițiilor publice”;

la alineatul (8), textul „cetățean al Republicii Moldova, titular al certificatului de competență profesională” se substituie cu textul „certificat de autoritatea competentă națională sau de autoritățile competente ale unui stat membru al Uniunii Europene, ale unui stat membru al Spațiului Economic European ori ale Confederației Elvețiene”.

5. La articolul 9, alineatul (3) va avea următorul cuprins:

„(3) Clasificarea siguranței rețelei rutiere se efectuează pe drumurile care fac obiectul prezentei legi, cu excepția drumurilor care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană, autostrăzi și drumurile principale, în conformitate cu Regulamentul aprobat de Guvern.”;

6. Se completează cu articolul 9¹ cu următorul cuprins:

„Articolul 9¹. Evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele

(1) Prin derogare de la prevederile art. 1 alin. (2), evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele se efectuează pe drumurile care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană, autostrăzi și drumurile principale.

(2) Administratorul drumului este responsabil de efectuarea evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele.

(3) Evaluările siguranței rutiere la nivelul întregii rețele evaluează riscul de accidente și de coliziuni cu urmări grave pe baza următoarelor elemente:

- a) examinarea vizuală, fie la fața locului, fie prin mijloace electronice, a caracteristicilor de proiectare ale drumului (siguranța încorporată);
- b) analiza 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.

(4) Prima evaluare a siguranței rutiere la nivelul întregii rețele urmează a fi efectuată în termen de un an de la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană.

(5) Ulterior, evaluările siguranței rutiere la nivelul întregii rețele se efectuează cel puțin o dată la cinci ani.

(6) Evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele se efectuează în conformitate normele aprobate de organul central de specialitate în domeniul infrastructurii rutiere.

(7) Pe baza rezultatelor evaluării menționate la alineatul (1), toate tronsoanele rețelei rutiere sunt clasificate în cel puțin trei categorii în funcție de nivelul lor de siguranță.”.

7. La articolul 10:

se completează cu alineatul (1¹) cu următorul cuprins:

„(1¹) Siguranța tronsoanelor din rețeaua de drumuri adiacente tunelurilor mai lungi de 500 m este asigurată prin inspecții comune în domeniul siguranței rutiere cu participarea autorității responsabile de siguranța tunelurilor respective. Inspecțiile comune în materie de siguranță rutieră sunt efectuate cel puțin o dată la șase ani.”;

alineatul (2) va avea următorul cuprins;

„(2) Raporturile juridice dintre autoritatea competentă și administratorul drumului se stabilesc prin contract sau acord de colaborare, având la bază drepturile și obligațiile prevăzute în Regulamentul aprobat de Guvern.”;

se completează cu alineatul (2¹) cu următorul cuprins:

„(2¹) Inspecțiile în domeniul siguranței rutiere, pe drumurile care fac obiectul prezentei Legi, se efectuează în baza acordului de colaborare dintre autoritatea competentă și administratorul drumului.”;

se completează cu alineatul (2²) cu următorul cuprins:

„(2²) Inspecțiile în domeniul siguranței rutiere, pe drumurile care nu fac obiectul prezentei Legi, se efectuează în baza contractului de prestării servicii dintre autoritatea competentă și administratorul drumului.”;

se completează cu alineatul (2³) cu următorul cuprins:

„(2³) Metodologia de calcul al costului de prestare a serviciilor aferente inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere, pe drumurile care nu fac obiectul prezentei Legi, se aprobă de organul central de specialitate în domeniul infrastructurii rutiere.”;

la alineatul (3), textul „cu privire la inspecțiile în domeniul siguranței rutiere” se substituie cu textul „aprobat de Guvern”;

alineatul (4) va avea următorul cuprins:

„(4) Inspecțiile specifice în domeniul siguranței rutiere se efectuează după fiecare accident rutier soldat cu decesul unei sau al mai multor persoane și pe tronsoanele clasificate conform art. 9 alin. (3), precum și cele clasificate conform art. 9¹ alin. (4), în conformitate cu procedura prevăzută de regulamentul aprobat de Guvern.”;

La alineatul (5), textul „titular al certificatului de competență profesională” se substituie cu textul „care corespunde cerințelor stabilite la art. 7 alin. (8)”.

8. Se completează cu articolul 11¹ cu următorul cuprins:

„Articolul 11¹. Monitorizarea continuă a siguranței rutiere

(1) Administratorii drumurilor care fac obiectul prezentei legi asigură monitorizarea efectelor măsurilor de remediere implementate, inclusiv prin analiza evoluției accidentelor și a indicatorilor de risc, rezultatele fiind puse la dispoziția autorității competente.

(2) Administratorul drumurilor naționale instituie un sistem 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.”.

Art. II. Dispoziții finale

(1) Prezenta lege intră în vigoare la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană, cu excepția prevederilor art. I pct. 3 și 4, precum și a prevederilor art. I pct. 7, în partea ce vizează modificarea alin. (2), (2¹), (2²), (2³), (3) și (5), care intră în vigoare în termen de 30 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

(2) Guvernul, în termen de 6 luni de la data intrării în vigoare a prezentei legi, va aduce actele sale normative în conformitate cu prezenta lege;

PREȘEDINTELE PARLAMENTULUI

NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul Legii pentru modificarea Legii nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței
infrastructurii rutiere

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul de lege 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
Necesitatea elaborării și promovării proiectul de lege pentru modificarea Legii nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, derivă din prevederile pct. 43 a Capitolului 14 din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, astfel cum a fost modificat prin Hotărârea Guvernului nr. 818/2025. Consecvent, potrivit prevederilor pct. 1.2.3 din Planul de Acțiuni a Programului național de siguranță rutieră pentru anii 2025-2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 326/2025, Guvernul urmează să asigure elaborarea și aprobarea cadrului normativ aferent evaluării siguranței rețelei TEN-T. Subsecvent, implementarea Programului național de siguranță rutieră pentru anii 2025–2030, în scopul reducerii cu 20% a numărului accidentelor rutiere soldate cu decese și traumatisme grave, comparativ cu anul 2024, este prevăzută și în măsura de reformă 2.1.1 din Agenda de reforme aferentă Planului de creștere al Republicii Moldova pentru anii 2025–2027, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 260/2025.
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. În același timp, potrivit prevederilor art. 1 alin. (1) din Legea nr. 350/2023, „Prezenta lege stabilește cadrul instituțional și modul de gestionare a siguranței circulației în cadrul infrastructurii rutiere prin următoarele proceduri: a) evaluarea de impact asupra siguranței

rutiere; b) auditul în domeniul siguranței rutiere; c) inspecțiile în domeniul siguranței rutiere; d) clasificarea siguranței rețelei rutiere.”.

Cadrul normativ existent nu prevede un mecanism de evaluare a siguranței rutiere pentru drumurile aflate în exploatare, care să permită identificarea nivelului de risc pe fiecare tronson. Lipsa acestui instrument împiedică administratorul drumului să intervină preventiv, înainte de producerea accidentelor rutiere.

În lipsa unei evaluări la nivel de rețea, prioritizarea investițiilor în siguranța rutieră se realizează preponderent reactiv, în baza accidentelor deja produse, fără a dispune de o ierarhizare obiectivă a riscurilor.

Un instrument important în acest sens, care se bazează pe o abordare proactivă, este evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele. Evaluarea siguranței rutiere la nivel de rețea are ca scop să arate unde este cel mai periculos să circuli și unde trebuie intervenit cu prioritate, pentru a salva vieți și a reduce costurile sociale ale accidentelor.

Esențial în prevenirea situațiilor de risc îl constituie existența unei platforme prin care participanții la trafic să poată semnala evenimente sau condiții ce pot afecta siguranța rutieră.

Potrivit prevederilor art. 10 alin. (2) din Legea nr. 350/2023, „Raporturile juridice dintre autoritatea competentă și administratorul drumului se stabilesc prin contract, având la bază drepturile și obligațiile prevăzute în Regulamentul cu privire la inspecțiile în domeniul siguranței rutiere, aprobat de Guvern”.

Totuși, având în vedere că inspecțiile în domeniul siguranței rutiere pe drumurile care fac obiectul Legii 350/2023 nu se efectuează contra cost, reglementarea relațiilor juridice între autorități creează o supralegiferare inutilă și riscul unor blocaje administrative. În același timp, redacția actuală a art. 10 alin. (2) din Legea nr. 350/2023 nu reglementează modul de efectuarea a inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere pe drumurile care nu fac obiectul legii respective.

În pofida faptului că redacția actuală a art. 5 din Legea nr. 350/2023 oferă posibilitatea instituțiilor de învățământ de a asigura pregătirea și certificarea auditorilor de siguranță rutieră, nicio instituție de învățământ nu a manifestat intenția de a se acredita în acest scop. Această situație este determinată de costurile asociate procesului de acreditare, precum și de necesarul redus de auditori de siguranță rutieră.

Consecvent, aplicarea Legii nr. 350/2023 în lipsa auditorilor de siguranță rutieră este imposibilă și duce la blocarea aplicării procedurilor de gestionare a siguranței rutiere pe drumurile publice.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul de lege pentru modificarea Legii nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere introduce o procedură nouă de gestionare a siguranței rutiere, și anume evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele.

Evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele urmează a fi efectuată de administratorul drumurilor naționale, o dată la cinci ani, bazându-se pe evaluarea riscului de accidente și de coliziuni cu urmări grave, considerând următoarele elemente:

- examinarea vizuală, fie la fața locului, fie prin mijloace electronice, a caracteristicilor de proiectare ale drumului (siguranța încorporată);
- analiza 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.

Consecvent, urmează a fi pus în sarcina administratorului drumurilor naționale de a institui un sistem 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.

Raporturile juridice dintre autoritatea competentă și administratorii drumurilor care fac obiectul Legii nr. 350/2023 urmează a fi stabilite prin acord de colaborare. Raporturile juridice dintre autoritatea competentă și administratorii drumurilor care nu fac obiectul Legii nr. 350/2023 urmează a fi stabilite prin contract de prestării servicii.

La procedurile de gestionare a siguranței rutiere pe drumurile publice urmează a fi admiși auditorii de siguranță rutieră certificați de către autoritățile statelor membre al Uniunii Europene, statelor membre al Spațiului Economic European și ale Confederației Elvețiene.

În cele din urmă, modificările esențiale se rezumă la:

- reducerea riscurilor rutiere pe rețeaua existentă;
- orientarea investițiilor către tronsoanele cu risc ridicat;
- creșterea capacității instituționale;
- implicarea utilizatorilor drumurilor.

Având în vedere lipsa de specialiști atestați, dar și costurile aferente evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele, prevederile care instituie această procedură de gestionare a siguranței rutiere urmează să intre în vigoare la data aderării Republicii Moldova. Până la această dată, urmează a fi asigurată pregătirea specialiștilor și elaborarea ghidului referitor la evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele.

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

Având în vedere că scopul colateral al proiectului de lege este asigurarea transpunerii în totalitate a prevederilor Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, alte alternative nu au fost examinate.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Aprobarea proiectului de Lege va genera extinderea atribuțiilor administratorului drumurilor naționale, prin instituirea obligației de a efectua evaluări periodice (o dată la cinci ani) bazate pe analiza riscului de accidente și coliziuni grave.

În același timp, admiterea auditorilor de siguranță rutieră certificați de către autoritățile statelor membre al Uniunii Europene, statelor membre al Spațiului Economic European și ale Confederației Elvețiene, la procedurile de gestionare a siguranței rutiere pe drumurile publice, va permite pregătirea și certificarea acestora în afara Republicii Moldova.

În consecință, autoritățile publice nu v-or întâmpina dificultăți la identificare și pregătirea auditorilor de siguranță rutieră.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Proiectul nu implică cheltuieli financiare și alocarea de mijloace financiare suplimentare din bugetul de stat.

De asemenea, crearea unui cadru legal pentru managementul siguranței infrastructurii rutiere reprezintă o necesitate strategică pentru Republica Moldova, având ca scop alinierea la standardele europene și reducerea semnificativă a riscului de accidente rutiere.

Cercetările realizate de Rune Elvik (Institute of Transport Economics, Suedia, august 2006) evidențiază reduceri semnificative ale riscului de accidente ca urmare a desfășurării inspecțiilor de siguranță rutieră și aplicării măsurilor corective:

- Corectarea indicatoarelor incorecte: 5–10%
- Instalarea parapetelor de siguranță pe zonele cu terasament: 40–50%
- Crearea de zone libere de obstacole adiacente drumului: 10–40%
- Îndepărtarea obstacolelor laterale: 0–5%

Evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele contribuie la reducerea nu doar a numărului de accidente soldate cu victime decedate, ci și a celor cu persoane grav traumatizate, precum și a accidentelor în general, diminuând astfel costurile sociale suportate de stat.

Evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele sprijină administratorii de drumuri în efectuarea unor investiții mai eficiente, prin identificarea drumurilor periculoase și prioritizarea măsurilor de siguranță în funcție de rentabilitatea investițiilor.

Cel mai semnificativ beneficiu al evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele constă în reducerea costurilor indirecte generate de accidente rutiere, inclusiv pierderile de vieți omenești, traumele și pagubele materiale. Acest fapt se datorează procesului de clasificare a siguranței rutiere, proces în urma căruia tronsoanele periculoase urmează a fi clasificate în funcție de randamentul investiției. Activitățile de siguranță rutieră oferă o rată mare de returnare a investițiilor, superioară

altor tipuri de investiții în domeniul transporturilor, conform studiilor realizate de Asian Development Bank, ale căror metodologii de calcul al costurilor și beneficiilor sunt utilizate la nivel global.

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

Cheltuielile aferente pregătirii și certificării auditorilor de siguranță rutieră angajați în cadrul ANTA, urmează a fi suportate de angajator în limita bugetului instituției și/sau suportul partenerilor de dezvoltare.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Admiterea auditorilor de siguranță rutieră certificați de către autoritățile statelor membre al Uniunii Europene, statelor membre al Spațiului Economic European și ale Confederației Elvețiene, la procedurile de gestionare a siguranței rutiere pe drumurile publice, va genera concurență și respectiv sporirea calității serviciilor presate de aceștia.

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 proiect de Lege vine să asigure transpunerea totală 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, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva (UE) 2019/1936 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2019..

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

Directiva în cauză a fost transpusă parțial în Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, Regulamentul privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 622/2025, precum și Regulamentul privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 807/2025. În context, în scopul descrierii gradului de compatibilitate a prevederilor incluse în proiect, au fost elaborate tabelele de concordanță a acestuia.
5.2. Măsurile normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
Proiectul creează cadrul juridic necesar în vederea implementării Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L nr. 319 din 29 noiembrie 2008.
6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ
Proiectul va fi supus procedurii de avizare în conformitate cu prevederile art. 32 din Legea nr. 100/2017 privind actele normative. În scopul respectării prevederilor art. 11 al Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul hotărârii Guvernului și nota de fundamentare au fost plasate pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale www.midr.gov.md, la compartimentul Transparență decizională/ Anunțuri de inițiere a politicilor, precum și pe portalul guvernamental https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/15914 Proiectul urmează a fi avizat de către: – Ministerul Finanțelor; – Ministerul Afacerilor Interne; – Ministerul Educației și Cercetării; – Centrul de Armonizare a Legislației; – Congresul Autorităților Locale din Moldova; Proiectul de lege urmează a fi consultat în mod individual cu Agenția Națională Transport Auto.
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.
8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
După intrarea în vigoare a unor prevederi din proiectul de Lege, urmează a fi operate modificări în Regulamentul privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 622/2025, precum și Regulamentul privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 807/2025.
9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
Ulterior intrării în vigoare a proiectului de lege, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale urmează să elaboreze și să aprobe metodologia de calcul al costului de prestare a serviciilor aferente inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere și normele privind evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele. Totodată, administratorul drumurilor naționale (S.A. „Administrația Națională a Drumurilor”) va institui un sistem 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.

Secretar general

Angela ȚURCANU

Tabel comparativ
la proiectul de lege pentru modificarea Legii nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere

Nr. ord	Prevederea actuală	Modificarea propusă	Prevederea după modificare
	În Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere		
1	(1) Prezenta lege stabilește cadrul instituțional și modul de gestionare a siguranței circulației în cadrul infrastructurii rutiere prin următoarele proceduri: a) evaluarea de impact asupra siguranței rutiere; b) auditul în domeniul siguranței rutiere; c) inspecțiile în domeniul siguranței rutiere; d) clasificarea siguranței rețelei rutiere.	1. La articolul 1: alineatul (1) se completează cu litera e) cu următorul cuprins: „e) evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele.”;	(1) Prezenta lege stabilește cadrul instituțional și modul de gestionare a siguranței circulației în cadrul infrastructurii rutiere prin următoarele proceduri: a) evaluarea de impact asupra siguranței rutiere; b) auditul în domeniul siguranței rutiere; c) inspecțiile în domeniul siguranței rutiere; d) clasificarea siguranței rețelei rutiere; e) evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele.
2		se completează cu alineatele (2 ¹) și (2 ²) cu următorul cuprins: „(2 ¹) Prezenta lege 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 Europene, 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. (2 ²) Prezenta Lege nu se aplică drumurilor din tunelurile cu lungimi mai mari de 500 m.”;	(2 ¹) Prezenta lege 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 Europene, 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. (2 ²) Prezenta Lege nu se aplică drumurilor din tunelurile cu lungimi mai mari de 500 m.
3		2. Articolul 2 se completează cu noțiunile de „drum principal” și „rețea rutieră transeuropeană”, cu următorul cuprins: „drum principal – 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;”; „rețea rutieră transeuropeană – rețeaua națională de transport, care face parte din rețeaua transeuropeană de transport;”.	<i>drum principal</i> – 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; <i>rețea rutieră transeuropeană</i> – rețeaua națională de transport, care face parte din rețeaua transeuropeană de transport;

4			
5		3. La articolul 5: se completează cu alineatul (2 ¹) cu următorul cuprins: „(2 ¹) Programele de formare destinate auditorilor în domeniul siguranței rutiere vor include aspecte legate de utilizatorii vulnerabili ai drumurilor și de infrastructura pentru acești utilizatori.”	(2 ¹) Programele de formare destinate auditorilor în domeniul siguranței rutiere vor include aspecte legate de utilizatorii vulnerabili ai drumurilor și de infrastructura pentru acești utilizatori.
6	(4) Auditorul de siguranță rutieră care a urmat programul de formare profesională în domeniu și deține act de studii sau certificat de calificare, eliberat de autoritățile unui stat membru al Uniunii Europene, ale unui stat membru al Spațiului Economic European sau ale Confederației Elvețiene, îl poate autentifica, recunoaște și echivala, în conformitate cu cerințele naționale și internaționale, prin emiterea unui certificat de recunoaștere și echivalare de către autoritatea națională respectivă.	alineatul (4) va avea următorul cuprins: „(4) Se recunosc actele de studii și certificatele auditorilor de siguranță rutieră eliberate de autoritățile unui stat membru al Uniunii Europene, ale unui stat membru al Spațiului Economic European sau ale Confederației Elvețiene.”	(4) Se recunosc actele de studii și certificatele auditorilor de siguranță rutieră eliberate de autoritățile unui stat membru al Uniunii Europene, ale unui stat membru al Spațiului Economic European sau ale Confederației Elvețiene.
7	(2) În sensul alin. (1), se consideră modificare substanțială modernizarea sau reabilitarea care impune schimbarea unor elemente geometrice ale drumului după cum urmează: a) în plan orizontal: aliniamente, curbe, respectiv raze ale acestora; b) în profil longitudinal: declivități, curbe verticale pentru racordarea declivităților succesive, respectiv raze ale acestora, pas de proiectare; c) 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; d) schimbări aduse proiectului de organizare a circulației rutiere.	4. La articolul 7: litera d) de la alineatul (2) se abrogă;	(2) În sensul alin. (1), se consideră modificare substanțială modernizarea sau reabilitarea care impune schimbarea unor elemente geometrice ale drumului după cum urmează: a) în plan orizontal: aliniamente, curbe, respectiv raze ale acestora; b) în profil longitudinal: declivități, curbe verticale pentru racordarea declivităților succesive, respectiv raze ale acestora, pas de proiectare; c) 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; d) schimbări aduse proiectului de organizare a circulației rutiere.

8	(6) Identificarea și desemnarea auditorilor de siguranță rutieră se efectuează de către comanditarul auditului în domeniul siguranței rutiere, în conformitate cu Legea nr.131/2015 privind achizițiile publice.	la alineatul (6), textul „Legea nr.131/2015 privind achizițiile publice” se substituie cu cuvântul „legislația care reglementează domeniul achizițiilor publice”;	(6) Identificarea și desemnarea auditorilor de siguranță rutieră se efectuează de către comanditarul auditului în domeniul siguranței rutiere, în conformitate cu legislația care reglementează domeniul achizițiilor publice.
9	(8) 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, cetățean al Republicii Moldova, titular al certificatului de competență profesională.	la alineatul (8), textul „cetățean al Republicii Moldova, titular al certificatului de competență profesională” se substituie cu textul „certificat de autoritatea competentă națională sau de autoritățile competente ale unui stat membru al Uniunii Europene, ale unui stat membru al Spațiului Economic European ori ale Confederației Elvețiene”.	(8) 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, certificat de autoritatea competentă națională sau de autoritățile competente ale unui stat membru al Uniunii Europene, ale unui stat membru al Spațiului Economic European ori ale Confederației Elvețiene.
10	(3) Clasificarea siguranței rețelei rutiere se efectuează în conformitate cu Regulamentul cu privire la clasificarea siguranței rețelei rutiere, aprobat de Guvern.	5. La articolul 9, alineatul (3) va avea următorul cuprins: „(3) Clasificarea siguranței rețelei rutiere se efectuează pe drumurile care fac obiect prezentei legi, cu excepția drumurilor care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană, autostrăzi și drumurile principale, în conformitate cu Regulamentul aprobat de Guvern.”	(3) Clasificarea siguranței rețelei rutiere se efectuează pe drumurile care fac obiect prezentei legi, cu excepția drumurilor care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană, autostrăzi și drumurile principale, în conformitate cu Regulamentul aprobat de Guvern.
11		6. Se completează cu articolul 9 ¹ cu următorul cuprins: „Articolul 9 ¹ . Evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele (1) Prin derogare de la prevederile art. 1 alin. (2), evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele se efectuează pe drumurile care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană, autostrăzi și drumurile principale. (2) Administratorul drumului este responsabil de efectuarea evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele. (3) Evaluările siguranței rutiere la nivelul întregii rețele evaluează riscul de accidente și de coliziuni cu urmări grave pe baza următoarelor elemente: a) examinarea vizuală, fie la fața locului, fie prin mijloace electronice, a caracteristicilor de proiectare ale drumului (siguranța încorporată); b) analiza tronsoanelor din rețeaua rutieră care sunt exploatate de peste trei ani și pe care au avut loc	Articolul 9 ¹ . Evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele (1) Prin derogare de la prevederile art. 1 alin. (2), evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele se efectuează pe drumurile care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană, autostrăzi și drumurile principale. (2) Administratorul drumului este responsabil de efectuarea evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele. (3) Evaluările siguranței rutiere la nivelul întregii rețele evaluează riscul de accidente și de coliziuni cu urmări grave pe baza următoarelor elemente: a) examinarea vizuală, fie la fața locului, fie prin mijloace electronice, a caracteristicilor de proiectare ale drumului (siguranța încorporată); b) analiza tronsoanelor din rețeaua rutieră care sunt exploatate de peste trei ani și pe care au

		un număr mare de accidente grave în raport cu fluxul de trafic. (4) Prima evaluare a siguranței rutiere la nivelul întregii rețele urmează a fi efectuată în termen de un an de la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană. (5) Ulterior, evaluările siguranței rutiere la nivelul întregii rețele se efectuează cel puțin o dată la cinci ani. (6) Evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele se efectuează în conformitate normele aprobate de organul central de specialitate în domeniul infrastructurii rutiere. (7) Pe baza rezultatelor evaluării menționate la alineatul (1), toate tronsoanele rețelei rutiere sunt clasificate în cel puțin trei categorii în funcție de nivelul lor de siguranță.”.	avut loc un număr mare de accidente grave în raport cu fluxul de trafic. (4) Prima evaluare a siguranței rutiere la nivelul întregii rețele urmează a fi efectuată în termen de un an de la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană. (5) Ulterior, evaluările siguranței rutiere la nivelul întregii rețele se efectuează cel puțin o dată la cinci ani. (6) Evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele se efectuează în conformitate normele aprobate de organul central de specialitate în domeniul infrastructurii rutiere. (7) Pe baza rezultatelor evaluării menționate la alineatul (1), toate tronsoanele rețelei rutiere sunt clasificate în cel puțin trei categorii în funcție de nivelul lor de siguranță.
12		7. La articolul 10: se completează cu alineatul (1¹) cu următorul cuprins: „(1¹) Siguranța tronsoanelor din rețeaua de drumuri adiacente tunelurilor mai lungi de 500 m este asigurată prin inspecții comune în domeniul siguranței rutiere cu participarea autorității responsabile de siguranța tunelurilor respective. Inspecțiile comune în materie de siguranță rutieră sunt efectuate cel puțin o dată la șase ani.”	(1¹) Siguranța tronsoanelor din rețeaua de drumuri adiacente tunelurilor mai lungi de 500 m este asigurată prin inspecții comune în domeniul siguranței rutiere cu participarea autorității responsabile de siguranța tunelurilor respective. Inspecțiile comune în materie de siguranță rutieră sunt efectuate cel puțin o dată la șase ani.
13	(2) Raporturile juridice dintre autoritatea competentă și administratorul drumului se stabilesc prin contract, având la bază drepturile și obligațiile prevăzute în Regulamentul cu privire la inspecțiile în domeniul siguranței rutiere, aprobat de Guvern.	alineatul (2) va avea următorul cuprins; „(2) Raporturile juridice dintre autoritatea competentă și administratorul drumului se stabilesc prin contract sau acord de colaborare, având la bază drepturile și obligațiile prevăzute în Regulamentul aprobat de Guvern.”;	(2) Raporturile juridice dintre autoritatea competentă și administratorul drumului se stabilesc prin contract sau acord de colaborare, având la bază drepturile și obligațiile prevăzute în Regulamentul aprobat de Guvern.
14		se completează cu alineatul (2¹) cu următorul cuprins: „(2¹) Inspecțiile în domeniul siguranței rutiere, pe drumurile care fac obiectul prezentei Legi, se efectuează în baza acordului de colaborare dintre autoritatea competentă și administratorul drumului.”; se completează cu alineatul (2²) cu următorul cuprins: „(2²) Inspecțiile în domeniul siguranței rutiere, pe drumurile care nu fac obiectul prezentei Legi, se efectuează în baza contractului de prestării servicii	„(2¹) Inspecțiile în domeniul siguranței rutiere, pe drumurile care fac obiectul prezentei Legi, se efectuează în baza acordului de colaborare dintre autoritatea competentă și administratorul drumului. (2²) Inspecțiile în domeniul siguranței rutiere, pe drumurile care nu fac obiectul prezentei Legi, se efectuează în baza contractului de prestării servicii dintre autoritatea competentă și administratorul drumului.

		dintre autoritatea competentă și administratorul drumului.”; se completează cu alineatul (2 ³) cu următorul cuprins: „(2 ³) Metodologia de calcul al costului de prestare a serviciilor aferente inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere, pe drumurile care nu fac obiectul prezentei Legi, se aprobă de organul central de specialitate în domeniul infrastructurii rutiere.”;	(2 ³) Metodologia de calcul al costului de prestare a serviciilor aferente inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere, pe drumurile care nu fac obiectul prezentei Legi, se aprobă de organul central de specialitate în domeniul infrastructurii rutiere.
15	(3) Inspecțiile periodice în domeniul siguranței rutiere se efectuează obligatoriu pentru fiecare drum public al rețelei rutiere indicat la art.1 alin.(2), cel puțin o dată la 5 ani, în conformitate cu procedura prevăzută de Regulamentul cu privire la inspecțiile în domeniul siguranței rutiere.	la alineatul (3), textul „cu privire la inspecțiile în domeniul siguranței rutiere” se substituie cu textul „aprobat de Guvern”;	(3) Inspecțiile periodice în domeniul siguranței rutiere se efectuează obligatoriu pentru fiecare drum public al rețelei rutiere indicat la art.1 alin.(2), cel puțin o dată la 5 ani, în conformitate cu procedura prevăzută de Regulamentul aprobat de Guvern.
16	(4) Inspecțiile specifice în domeniul siguranței rutiere se efectuează pe tronsoanele cu o concentrație mare de accidente rutiere și după fiecare accident rutier soldat cu decesul unei sau al mai multor persoane, în conformitate cu procedura prevăzută de Regulamentul cu privire la inspecțiile în domeniul siguranței rutiere.	alineatul (4) va avea următorul cuprins: „(4) Inspecțiile specifice în domeniul siguranței rutiere se efectuează după fiecare accident rutier soldat cu decesul unei sau al mai multor persoane și pe tronsoanele clasificate conform art. 9 alin. (3), precum și cele clasificate conform art. 9 ¹ alin. (4), în conformitate cu procedura prevăzută de regulamentul aprobat de Guvern.”	(4) Inspecțiile specifice în domeniul siguranței rutiere se efectuează după fiecare accident rutier soldat cu decesul unei sau al mai multor persoane și pe tronsoanele clasificate conform art. 9 alin. (3), precum și cele clasificate conform art. 9 ¹ alin. (4), în conformitate cu procedura prevăzută de regulamentul aprobat de Guvern.
17	(5) Echipa de inspecție în domeniul siguranței rutiere va avea în componența sa cel puțin un auditor de siguranță rutieră, titular al certificatului de competență profesională, care va fi și conducătorul echipei.	La alineatul (5), textul „titular al certificatului de competență profesională” se substituie cu textul „care corespunde cerințelor stabilite la art. 7 alin. (8)”.	(5) Echipa de inspecție în domeniul siguranței rutiere va avea în componența sa cel puțin un auditor de siguranță rutieră, care corespunde cerințelor stabilite la art. 7 alin. (8), care va fi și conducătorul echipei.
18		9. Se completează cu articolul 11 ¹ cu următorul cuprins: „Articolul 11 ¹ . Monitorizarea continuă a siguranței rutiere (1) Administratorii drumurilor care fac obiectul prezentei legi asigură monitorizarea efectelor măsurilor de remediere implementate, inclusiv prin analiza evoluției accidentelor și a indicatorilor de risc, rezultatele fiind puse la dispoziția autorității competente. (2) Administratorul drumurilor naționale instituie un sistem pentru raportarea voluntară, accesibil online	Articolul 11 ¹ . Monitorizarea continuă a siguranței rutiere (1) Administratorii drumurilor care fac obiectul prezentei legi asigură monitorizarea efectelor măsurilor de remediere implementate, inclusiv prin analiza evoluției accidentelor și a indicatorilor de risc, rezultatele fiind puse la dispoziția autorității competente. (2) Administratorul drumurilor naționale instituie un sistem pentru raportarea voluntară, accesibil online tuturor utilizatorilor drumurilor, pentru a facilita colectarea detaliilor privind evenimentele

		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.”	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.
--	--	--	---

TABEL DE CONCORDANȚĂ
la proiectul Legii pentru modificarea Legii nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere

1	Titlul actului Uniunii Europene inclusiv cea mai recentă modificare, nr.CELEX Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 319 din 29 noiembrie 2008, CELEX: 32008L0096, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva (UE) 2019/1936 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2019.			
2	Titlul proiectului de act normativ național proiectul legii pentru modificarea Legii nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere			
3	Gradul general de compatibilitate Compatibil			
4	Autoritatea/persoana responsabilă Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale/șef Serviciul siguranță rutieră, Marin GUȚU			
5	Data întocmirii/actualizării 05.01.2026			
Actul Uniunii Europene		Proiectul de act normativ național	Gradul de compatibilitate	Observațiile
6		7	8	9
Articolul 1 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.		Transpus în art. 1 alin. (1) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, „(1) <i>Prezenta lege stabilește cadrul instituțional și modul de gestionare a siguranței circulației în cadrul infrastructurii rutiere prin următoarele proceduri:</i> <i>a) evaluarea de impact asupra siguranței rutiere;</i> <i>b) auditul în domeniul siguranței rutiere;</i> <i>c) inspecțiile în domeniul siguranței rutiere;</i> <i>d) clasificarea siguranței rețelei rutiere;</i> <i>e) evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele.</i> ”	Compatibil	
(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. (2) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, „ <i>Prezenta lege se aplică drumurilor care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană și</i>	Compataibil	Drumurile publice naționale cuprind inclusiv autostrăzile și drumurile principale, în sensul Directivei 2008/96/CE.

faza de proiectare, de construcție sau de exploatare.	<i>drumurilor publice naționale și locale de interes raional (municipal), incluse în lista aprobată de Guvern, indiferent dacă acestea se află în faza de proiectare, de construcție sau de exploatare.”.</i>		
(3) Prezenta directivă se aplică și drumurilor și proiectelor de infrastructură rutieră care nu intră sub incidența alineatului (2) și care sunt situate în afara zonelor urbane, care nu deserveșc proprietățile pe lângă care trec și care sunt finalizate folosind finanțare din partea Uniunii, cu excepția drumurilor care nu sunt deschise traficului general de autovehicule, cum ar fi piste pentru biciclete, sau a drumurilor care nu sunt proiectate pentru traficul general, precum drumurile de acces la siturile industriale ori la terenurile agricole sau forestiere.	Transpus în art. 1 alin. (2¹) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, „(2¹) Prezenta lege se aplică și drumurilor și proiectelor de infrastructură rutieră care nu intră sub incidența alineatului (2) și care sunt situate în afara zonelor urbane, care nu deserveșc proprietățile pe lângă care trec și care sunt finalizate folosind finanțare din partea Uniunii Europene, 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.”	Compatibil	
(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).	Transpus în art. 1 alin. (2) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, „Prezenta lege se aplică drumurilor care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană și drumurilor publice naționale și locale de interes raional (municipal), incluse în lista aprobată de Guvern, indiferent dacă acestea se află în faza de proiectare, de construcție sau de exploatare.”.	Compatibil	Drumurile specificate la art. 1 alin. (2) al Legii nr. 350/2023, cuprind drumurile republicane, regionale și locale de interes raional, care nu cad sub incidența prevederilor art. 1 alin (2) și (3) din directivă.
Fiecare stat membru notifică Comisiei, până la 17 decembrie 2021, lista autostrăzilor		Prevederi UE neaplicabile	

și a drumurilor principale de pe teritoriul său și, ulterior, orice modificări aduse acesteia. În 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.	Transpus în art. 1 alin. (2²) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, „(2²) <i>Prezenta Lege nu se aplică drumurilor din tunelurile cu lungimi mai mari de 500 m.</i>”	Compatibil	Având în vedere că Directiva 2004/54/CE nu se aplică tunelurilor cu lungimi mai mari de 500 m, alineatul respectiv urmează a fi considerat compatibil cu prevederile directivei.
<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	Transpus în art. 2 din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, „<i>rețea rutieră transeuropeană – rețeaua națională de transport, care face parte din rețeaua transeuropeană de transport;</i>”	Compatibil	
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	Noțiunea de autostradă este definită la art. 2 alin. (3) pct. 2) lit. a) al Legii drumurilor nr. 509/1995 „<i>autostrăzi – drumuri de mare capacitate și viteză, rezervate exclusiv circulației autovehiculelor, prevăzute cu două căi unidirecționale separate printr-o zonă mediană, având cel puțin două benzi de circulație pe sens și o bandă de staționare accidentală, intersecții denivelate și accese limitate, intrarea și</i>	Compatibil	

despărțitoare care nu este destinată traficului sau, în mod excepțional, prin alte mijloace; (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;	<i>ieșirea autovehiculelor fiind permisă numai prin locuri special amenajate, denumite noduri de circulație, dotate cu mijloace speciale pentru siguranța și confortul utilizatorilor;”.</i>		
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;	Transpus în art. 2 din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, „drum principal – 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;”	Compatibil	
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;	Transpus în art. 3 alin. (1) și art. 4 din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere și art. 8¹ lit. e) din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier. <u>- art. 3 alin. (1).</u> „Guvernul desemnează autoritatea administrativă responsabilă de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere (în continuare – autoritate competentă)”. <u>- art. 8¹ lit. e).</u> „De competența Agenției Naționale Transport Auto este exercitarea atribuțiilor stabilite la art. 4 din Legea nr.350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.”	Compatibil	
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	Transpus în art. 2 din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, „evaluarea de impact asupra siguranței rutiere – analiză comparativă strategică a impactului unei	Compatibil	

rutiere sau al unei modificări substanțiale a rețelei existente;	<i>noi căi rutiere sau al unei modificări substanțiale a rețelei rutiere existente asupra gradului de siguranță a rețelei rutiere”.</i>		
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 exploatării;	Transpus în art. 2 din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, <i>„audit în domeniul siguranței rutiere – verificare independentă, detaliată, sistematică și tehnică, din punctul de vedere al siguranței rutiere, a caracteristicilor de proiectare ale unui proiect de infrastructură rutieră, efectuată la toate etapele – de la planificare și până la începerea exploatării”.</i>	Compatibil	
6. „rating de siguranță” înseamnă clasificarea componentelor rețelei rutiere existente în categorii în conformitate cu siguranța lor încorporată măsurată în mod obiectiv;		Prevederi UE neaplicabile	Noțiunea este utilizată la art. 5 alin. (5) din Directivă, care conține prevederi UE neaplicabile.
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 ;	Transpus în art. 2 din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, <i>„inspecție specifică în domeniul siguranței rutiere – investigație specifică, bazată pe inspectarea la fața locului a unui drum sau a unui tronson de drum existent, pentru identificarea condițiilor periculoase, a defectelor și problemelor care sporesc riscul de accidente și de vătămări.”.</i>		
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 ;	Transpus în art. 2 din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, <i>„inspecție periodică în domeniul siguranței rutiere – control periodic ordinar al caracteristicilor și defectelor care necesită lucrări de întreținere din motive de siguranță”.</i>		

8. „linii directoare” înseamnă măsurile adoptate de statele membre care indică etapele de urmat și elementele de avut în vedere în aplicarea procedurilor de siguranță prevăzute în prezenta directivă;		Prevederi UE neaplicabile	Noțiunea este utilizată la elementele structurale ale directivei care conține prevederi UE neaplicabile.
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;	Transpus la pct. 3.2 din Regulamentul privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere, aprobat prin HG nr. 622/2025, <i>„proiect de infrastructură – proiect pentru construirea noilor infrastructuri rutiere sau modificarea semnificativă a unor rețele rutiere existente, care afectează fluxul de trafic”</i> .	Compatibil	
10. „utilizatori vulnerabili ai drumurilor” înseamnă participanți la trafic nemotorizați, îndeosebi bicicliști și pietoni, precum și utilizatori de vehicule motorizate cu două roți.	Transpus la pct. 3.3 din Regulamentul privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere, aprobat prin HG nr. 622/2025, <i>„utilizatori vulnerabili ai drumurilor – participanți la trafic nemotorizați (inclusiv pietonii și conducătorii de biciclete, triciclete, trotinete), precum și utilizatori de vehicule motorizate cu una, două sau trei roți (inclusiv conducătorii de motociclete, ciclomotoare, tricicluri, trotinete electrice și cvadricicluri)”</i> .	Compatibil	Transpus inclusiv la pct. 3.3 din Regulamentul privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere, aprobat prin HG nr. 807/2025
Articolul 3 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.	Transpus în art. 7 alin. (1) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere <i>„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</i>	Compatibil	

(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.	<i>urmează a fi construit sau modificat substanțial.”.</i> Fraza a 2-a din alineatul (2) este transpusă la pct. 29, pct. 30 și anexa nr. 1 a Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere, aprobat prin HG nr. 622/2025.	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.	Transpus la pct. 29, pct. 30 și anexa nr. 1 a Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere, aprobat prin HG nr. 622/2025.	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.	Transpus în art. 13 alin. (1) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, „(1) <i>Operațiunea de audit în domeniul siguranței rutiere și inspecția în domeniul siguranței rutiere sunt obligatorii începând cu data de 1 ianuarie 2025</i>”.	Compatibil	
(2) La efectuarea unui audit în domeniul siguranței rutiere, statele membre se străduiesc să respecte criteriile indicate în anexa II: Statele membre garantează numirea unui auditor responsabil de realizarea unei operațiuni de audit având ca obiect caracteristicile de proiectare ale unui plan de infrastructură.	Transpus la pct. 32-34 a Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere, aprobat prin HG nr. 622/2025. Transpus în art. 7 alin. (7) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, „<i>Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere sunt efectuate de către auditorul/auditorii de siguranță rutieră</i>”.	Compatibil 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 7 alin. (8) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, „(8) 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, certificat de autoritatea competentă națională sau de autoritățile competente ale unui stat membru al Uniunii Europene, ale unui stat membru al Spațiului Economic European ori ale Confederației Elvețiene.”.	Compatibil	Transpus și în art. 5 alin. (1) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, „Auditorul de siguranță rutieră trebuie să urmeze un program de formare profesională inițială, la finalizarea căruia i se eliberează un certificat de competență profesională. După eliberarea certificatului respectiv, auditorul de siguranță rutieră participă, cel puțin o dată la 5 ani, la cursuri de formare continuă.”.
(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 exploatarei și de la începutul acesteia.	Transpus în art. 7 alin. (3) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, „Auditul în domeniul siguranței rutiere este parte integrantă a procesului de concepere și proiectare a infrastructurii rutiere în cadrul următoarelor etape: a) studiul de fezabilitate al proiectului de infrastructură rutieră, până la verificarea proiectului de construcție a drumului public; b) proiectul tehnic sau detaliile de execuție, până la verificarea proiectului de construcție a drumului public; c) perioada de un an de la recepția la terminarea lucrărilor.”.	Compatibil	
(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	Transpus la pct. 14, 36 și 39 a Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere, aprobat prin HG nr. 622/2025. „14. Pentru fiecare etapă a auditului în domeniul siguranței rutiere se va elabora un raport separat; 36. Comanditarul, în termen de cel mult 10 zile lucrătoare de la recepționarea Raportului definitiv, îl	Compatibil	

încheierea etapei respective, astfel cum se menționează în anexa II, entitatea competentă prezintă motivele corespunzătoare într-o anexă la raport.	<i>aprobă prin prezentarea poziției față de fiecare recomandare și transmite câte o copie a acestuia, semnată, auditorului și Agenției;”</i>		
(5) Statele membre garantează că raportul menționat la alineatul (4) este urmat de elaborarea unor recomandări pertinente din punctul de vedere al siguranței.	Transpus la pct. 7 din anexa nr. 2 a Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere, aprobat prin HG nr. 622/2025, <i>„FORMA ȘI CONȚINUTUL MINIM al Raportului auditului în domeniul siguranței rutiere</i> <i>7. Recomandări privind eliminarea deficiențelor</i> <i>7.1. Măsuri tehnice (modificări de proiect, completări la detalii de execuție etc.);</i> <i>7.2. Măsuri organizatorice (planuri de șantier, devieri de trafic, semnalizare temporară);</i> <i>7.3. Prioritizarea recomandărilor.”.</i>	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.		Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 5 Evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele	Transpus în articolul 9 ¹ alin. (1) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, „(1) Prin derogare de la prevederile art. 1 alin. (2),	Compatibil	

(1) Statele membre se asigură că o evaluare a siguranței rutiere la nivelul întregii rețele este efectuată pe întreaga rețea rutieră în exploatare care face obiectul prezentei directive.	<i>evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele se efectuează pe drumurile care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană, autostrăzi și drumurile principale.”</i>		
(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.	Transpus în articolul 9¹ alin. (1) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, „(3) <i>Evaluările siguranței rutiere la nivelul întregii rețele evaluează riscul de accidente și de coliziuni cu urmări grave pe baza următoarelor elemente:</i> <i>a) examinarea vizuală, fie la fața locului, fie prin mijloace electronice, a caracteristicilor de proiectare ale drumului (siguranța încorporată);</i> <i>b) analiza 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.”</i>	Compatibil	
(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.	Transpus în articolul 9¹ alin. (4) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, <i>„(4) Prima evaluare a siguranței rutiere la nivelul întregii rețele urmează a fi efectuată în termen de un an de la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană.</i> <i>(5) Ulterior, evaluările siguranței rutiere la nivelul întregii rețele se efectuează cel puțin o dată la cinci ani.”</i>	Compatibil	
(4) La efectuarea evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele, statele		Prevederi UE opționale	

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.		Prevederi UE neaplicabile	
(6) Pe baza rezultatelor evaluării menționate la alineatul (1) și în scopul stabilirii nivelului de prioritate pentru acțiunile suplimentare necesare, statele membre clasifică toate tronsoanele rețelei rutiere în cel puțin trei categorii în funcție de nivelul lor de siguranță.	Transpus în articolul 9 ¹ alin. (6) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, „(7) Pe baza rezultatelor evaluării menționate la alineatul (1), toate tronsoanele rețelei rutiere sunt clasificate în cel puțin trei categorii în funcție de nivelul lor de siguranță.”	Compatibil	
Articolul 6 Inspecțiile periodice în materie de siguranță rutieră (1) Statele membre se asigură că inspecțiile periodice în materie de siguranță rutieră se efectuează suficient de frecvent pentru a se garanta niveluri de siguranță adecvate pentru infrastructura rutieră în cauză.	Transpus în art. 10 alin. (3) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, „ <i>Inspecțiile periodice în domeniul siguranței rutiere se efectuează obligatoriu pentru fiecare drum public al rețelei rutiere indicat la art.1 alin.(2), cel puțin o dată la 5 ani, în conformitate cu procedura prevăzută de Regulamentul cu privire la inspecțiile în domeniul siguranței rutiere.</i> ”.	Compatibil	
(3) Statele membre asigură siguranța tronsoanelor din rețeaua de drumuri adiacente tunelurilor rutiere care fac obiectul Directivei 2004/54/CE, prin intermediul inspecțiilor comune în materie de siguranță rutieră cu participarea autorităților competente implicate în punerea în aplicare a prezentei directive și a Directivei 2004/54/CE. Inspecțiile comune în materie de siguranță rutieră sunt suficient de frecvente pentru a garanta niveluri de	Transpus în articolul 10 alin. (1 ¹) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, „(1 ¹) Siguranța tronsoanelor din rețeaua de drumuri adiacente tunelurilor mai lungi de 500 m este asigurată prin inspecții comune în domeniul siguranței rutiere cu participarea autorității responsabile de siguranța tunelurilor respective. Inspecțiile comune în materie de siguranță rutieră sunt efectuate cel puțin o dată la șase ani.”	Compatibil	Având în vedere că Directiva 2004/54/CE nu se aplică tunelurilor cu lungimi mai mari de 500 m, alineatul respectiv urmează a fi considerat compatibil cu prevederile directivei.

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 la pct. 17.3 din Regulamentul privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere, aprobat prin HG nr. 807/2025, „În cadrul inspecțiilor periodice în domeniul siguranței rutiere se verifică inclusiv aplicarea măsurilor temporare de siguranță în zonele cu lucrări rutiere, în conformitate cu procedurile de inspecție în domeniul siguranței rutiere prevăzute în prezentul Regulament”	Compatibil	
<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.	Transpus în articolul 10 alin. (4) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, „(4) <i>Inspecțiile specifice în domeniul siguranței rutiere se efectuează după fiecare accident rutier soldat cu decesul unei sau al mai multor persoane și pe tronsoanele clasificate conform art. 9 alin. (3), precum și cele clasificate conform art. 9¹ alin. (4), în conformitate cu procedura prevăzută de regulamentul aprobat de Guvern.</i>”	Compatibil	
(2) La efectuarea inspecțiilor specifice în materie de siguranță rutieră, statele membre pot lua în considerare elementele indicative prevăzute în anexa IIa.	Transpus în anexa nr. 1 a Regulamentului privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere, aprobat prin HG nr. 807/2025.	Compatibil	
(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).	Transpus în art. 10 alin. (5) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, „Echipa de inspecție în domeniul siguranței rutiere va avea în componența sa cel puțin un auditor de siguranță rutieră, care corespunde	Compatibil	De menționat că, art. 7 alin. (8) va avea următorul cuprins: „(8) 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

	<i>cerințelor stabilite la art. 7 alin. (8), care va fi și conducătorul echipei.”.</i>		<i>rutieră, certificat de autoritatea competentă națională sau de autoritățile competente ale unui stat membru al Uniunii Europene, ale unui stat membru al Spațiului Economic European ori ale Confederației Elvețiene.”.</i>
(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 prioritate pentru îmbunătățirea siguranței acestor tronsoane rutiere.	Transpus în art. 11 alin. (1) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, precum și pct. 18.5 a Regulamentului privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere, aprobat prin HG nr. 807/2025. Art. 11 alin. (1): „<i>Rapoartele elaborate în urma inspecțiilor periodice și specifice în domeniul siguranței rutiere cuprind și eventualele deficiențe de siguranță rutieră, precum și recomandările privind remedierea acestora în termen scurt, mediu și lung.</i>”; Pct. 18.5: „<i>raportul de inspecție specifică în domeniul siguranței rutiere cu recomandările necesare pentru remedierea neajunsurilor/carențelor identificate se transmite către administratorul drumului, care le analizează și își exprimă opinia în legătură cu acestea. Administratorul drumului contrasemnează raportul de inspecție specifică în domeniul siguranței rutiere și fiecare recomandare conținută în raport, pe care poate să refuze, în mod întemeiat, să le implementeze;</i>”.	Compatibil	
(5) Statele membre se asigură că măsurile de remediere vizează cu prioritate tronsoanele rutiere cu niveluri scăzute de	Transpus la pct. 43 și 45 a Regulamentului privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei	Compatibil	

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.	rutiere, aprobat prin HG nr. 807/2025, „43. <i>Tronsoanele cu concentrație mare de accidente rutiere sunt clasificate în funcție de indicele de rentabilitate, în ordine descrescătoare.</i> 45. <i>Rezultatele clasificării tronsoanelor cu concentrație mare de accidente rutiere, în funcție de potențialul de îmbunătățire, sunt transmise de către ANTA administratorilor drumurilor.</i> ”. Totodată, transpus în art. 11 alin. (3) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, „Administratorul drumului elaborează periodic planuri de măsuri, concepute în funcție de priorități, bazate pe riscurile identificate și analizele de cost-beneficiu, pentru a monitoriza punerea în aplicare a măsurilor de remediere stabilite.”.		
(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 la pct. 5 a Regulamentului privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere, aprobat prin HG nr. 807/2025, „Actualizarea calculelor privind clasificarea siguranței rețelei rutiere se realizează o dată la cinci ani. ”. Totodată, transpus în art. 11 alin. (3) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, „Administratorul drumului elaborează periodic planuri de măsuri, concepute în funcție de priorități, bazate pe riscurile identificate și analizele de cost-beneficiu, pentru a monitoriza punerea în aplicare a măsurilor de remediere stabilite.”.	Compatibil	
Articolul 6b Protecția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor	Transpus la pct. 30.5, 32.2.8 și 32.2.9 din anexa nr. 2 a Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței	Compatibil	

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.	rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere, aprobat prin HG nr. 622/2025. Totodată, transpus și în anexa nr. 1 (pct. 1.3.6, 1.4, 1.4.3, 2.4.3, 3.3.6, 3.4, 3.6.3) a Regulamentului privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere, aprobat prin HG nr. 807/2025.		
<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).	Transpus în pct. 27 din Regulamentul circulației rutiere aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009, „<i>Indicatoarele rutiere trebuie să fie lizibile și să fie instalate în corespundere cu normativele și cu regulamentele tehnice în vigoare, astfel încât să poată fi observate din timp de către participanții la trafic cărora li se adresează.</i>”.	Compatibil	
(2) Până cel târziu în iunie 2021, un grup de experți instituit de Comisie evaluează oportunitatea de a stabili specificații comune, inclusiv diferite elemente menite să asigure utilizarea operațională a marcajelor rutiere și a panourilor de semnalizare rutieră, pentru a promova lizibilitatea și detectabilitatea eficace a marcajelor rutiere și panourilor de semnalizare rutieră de către conducătorii auto și sistemele automatizate de asistență a conducătorului auto. Grupul este format din experți desemnați de statele membre. Evaluarea include o consultare a Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite.		Prevederi UE neaplicabile	

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

aplicare al prezentei directive, accesibilă online, care să pună în evidență diferitele categorii menționate la articolul 5 alineatul (6).			
<i>Articolul 6e</i> Raportarea voluntară Statele membre depun eforturi să instituie un sistem național pentru raportarea voluntară, accesibil online tuturor utilizatorilor drumurilor, pentru a facilita colectarea detaliilor privind evenimentele transmise de utilizatorii drumurilor și de vehicule și a oricăror altor informații legate de siguranță care sunt percepute de cel care informează ca fiind un pericol real sau potențial pentru siguranța infrastructurii rutiere.	Transpus în articolul 11¹ alin. (2) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, <i>„(2) Administratorul drumurilor naționale instituie un sistem 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.”</i>	Compatibil	
<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.	Transpus în art. 10 alin. (4), art. 11 alin. (1) și (2) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. Art. 10 alin. (4): <i>„Inspecțiile specifice în domeniul siguranței rutiere se efectuează pe tronsoanele cu o concentrație mare de accidente rutiere și după fiecare accident rutier soldat cu decesul unei sau al mai multor persoane, în conformitate cu procedura prevăzută de Regulamentul cu privire la inspecțiile în domeniul siguranței rutiere.”;</i> Art. 11 alin. (2): <i>„Forma și conținutul rapoartelor inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere sunt aprobate de Guvern.”;</i> Consecvent, transpus la pct. 2 din anexa nr. 1 a Regulamentului privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea	Compatibil	

	siguranței rețelei rutiere, aprobat prin HG nr. 807/2025.		
(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 vătămăte. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 13 alineatul (2).		Prevederi UE neaplicabile	
(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, „ <i>Autoritatea competentă va asigura calcularea costului social mediu al unui accident soldat cu decesul unei sau al mai multor persoane și a costului social mediu al unui accident rutier soldat cu traumatizarea gravă a unei sau a mai multor persoane.</i> ”.	Compatibil	
Articolul 8 Adoptarea și comunicarea liniilor directoare (1) Statele membre garantează adoptarea unor linii directoare, în cazul în care acestea nu există deja, până la 19 decembrie 2011, pentru a sprijini entitățile competente în aplicarea prezentei directive.		Compatibil	În scopul sprijinirii entităților competente în aplicarea Legii nr. 350/2023, care a transpus parțial Directiva 2008/96/CE, au fost aprobate Regulamentul privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere, și Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere.
(2) Statele membre comunică Comisiei aceste linii directoare în termen de trei luni de la adoptarea sau modificarea lor.		Prevederi UE neaplicabile	

(3) Comisia le pune la dispoziție pe o pagină de Internet publică.		Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 9 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.	Transpus în art. 5 alin. (2) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, „ <i>Formarea profesională inițială și cea continuă în domeniul siguranței rutiere se realizează în baza programelor acreditate sau autorizate provizoriu de către Agenția Națională de Asigurare a Calității în Educație și Cercetare ori de către alte agenții de evaluare a calității, înscrise în Registrul European pentru Asigurarea Calității.</i> ”.	Compatibil	
(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.	Transpus în articolul 5 alin. (2 ¹) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, „(2 ¹) <i>Programele de formare destinate auditorilor în domeniul siguranței rutiere vor include aspecte legate de utilizatorii vulnerabili ai drumurilor și de infrastructura pentru acești utilizatori.</i> ”	Compatibil	
(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.	Transpus în art. 5 alin. (3) lit. b) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, „ <i>Pentru obținerea certificatului de competență profesională indicat la alin. (1), persoana trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele condiții: a urmat cursurile de formare profesională inițială și cea continuă conform alin. (2).</i> ”.	Compatibil	
(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.		Prevederi UE neaplicabile	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 directoare, în conformitate cu articolul 8, operațiunile de audit în domeniul siguranței rutiere vor fi realizate numai de auditorii sau de echipele din care fac parte auditori care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatele (2) și (3);	Transpus în art. 5 alin. (3) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, „ (3) Pentru obținerea certificatului de competență profesională indicat la alin. (1), persoana trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele condiții: a) fie deține act de studii superioare de licență la una dintre specialitățile „Căi ferate, drumuri, poduri” sau „Ingineria și tehnologia transportului auto” și posedă experiență profesională de cel puțin 5 ani în domeniile respective, fie deține act de studii superioare la altă specialitate și posedă experiență profesională de cel puțin 5 ani în domeniul siguranței traficului rutier și/sau al analizei accidentelor rutiere; b) a urmat cursurile de formare profesională inițială și cea continuă conform alin. (2).”.	Compatibil	
(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. 6 alin. (1) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, „În activitatea sa, auditorul de siguranță rutieră este independent în raport cu administratorul drumului și cu proiectanții.”.	Compatibil	
Articolul 10 Schimbul de bune practici În vederea îmbunătățirii siguranței rutiere din Uniune, Comisia instituie un sistem pentru schimbul informațiilor și celor mai bune practici între statele membre, care acoperă, printre altele, programele de formare destinate auditorilor în domeniul siguranței rutiere, proiectele existente privind siguranța infrastructurii rutiere, precum și tehnologiile verificate în materie de siguranță rutieră.		Prevederi UE neaplicabile	

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

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

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

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.			
<i>Articolul 14</i> Transpunere (1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 19 decembrie 2010. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele acestor dispoziții. (2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.		Prevederi UE neaplicabile	
<i>Articolul 15</i> Intrare în vigoare Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.	-		
<i>Articolul 16</i> Destinatari Prezenta directivă se adresează statelor membre.			
ANEXA I ELEMENTELE INDICATIVE ALE EVALUĂRIILOR DE IMPACT ASUPRA SIGURANȚEI RUTIERE 1. Elementele componente ale unei evaluări de impact asupra siguranței rutiere: (a) definirea problemei;	Transpus în anexa nr. 1 a Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere, aprobat prin HG nr. 622/2025, <i>„FORMA ȘI CONȚINUTUL MINIM al Raportului evaluării de impact asupra siguranței rutiere</i> <i>1. Date generale privind proiectul</i>	Compatibil	

(b) situația actuală și situația în eventualitatea neinițierii vreunei acțiuni; (c) obiectivele specifice siguranței rutiere; (d) analiza impactului alternativelor propuse asupra siguranței rutiere; (e) compararea opțiunilor, printre care și analiza raportului costuri-beneficii; (f) prezentarea tuturor soluțiilor posibile.	1.1. <i>Denumirea completă a proiectului;</i> 1.2. <i>Amplasamentul și descrierea traseului/zonei de intervenție;</i> 1.3. <i>Comanditar;</i> 1.4. <i>Echipa de audit și perioada desfășurării evaluării de impact asupra siguranței rutiere;</i> 1.5. Obiectivul general al proiectului; 1.6. <i>Etapa proiectului la care se referă raportul.</i> 2. <i>Cuprins (structurat pe capitole, subcapitole, tabele, grafice și anexe)</i> 3. Context și definirea problemei 3.1. Descrierea generală a situației actuale a infrastructurii și a condițiilor de trafic; 3.2. <i>Identificarea problemelor majore de siguranță rutieră existente;</i> 3.3. <i>Situația prognozată în cazul în care nu se inițiază nicio acțiune („scenariul zero”);</i> 3.4. <i>Factori externi (condiții climatice, relief, zone construite etc.);</i> 3.5. <i>Impactul potențial asupra participanților la trafic, a mediului și a comunităților adiacente.</i> 4. Obiectivele specifice de siguranță rutieră 4.1. <i>Reducerea numărului și gravității accidentelor;</i> 4.2. <i>Creșterea gradului de protecție pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor;</i> 4.3. <i>Îmbunătățirea fluenței și securității traficului;</i> 4.4. <i>Crearea unei infrastructuri inclusive;</i>		
---	---	--	--

	4.5. Conformitatea cu directivele europene și legislația națională aplicabilă. 5. Date specifice proiectului 5.1. Date tehnice (lungime, categoria drumului, număr de benzi, puncte de joncțiune, lucrări de artă, zone cu risc ridicat); 5.2. Caracteristici de trafic (volum, structură, viteze medii, proiecții de creștere); 5.3. Date privind siguranța rutieră (statistici accidente, zone periculoase, factori de risc); 5.4. Elemente de context (școli, spitale, localități traversate). 6. Analiza și compararea alternativelor propuse asupra siguranței rutiere 6.1. Descrierea alternativelor tehnice sau funcționale analizate; 6.2. Evaluarea impactului fiecărei alternative asupra siguranței; 6.3. Analiza comparativă a alternativelor pe baza unor criterii clare (siguranță, costuri, fezabilitate, timp de implementare). 7. Recomandări și soluții posibile 7.1. Soluții tehnice de principiu (traseul drumului, geometria drumului, protecție împotriva zgomotului, dispunerea punctelor de joncțiune, pasaje, limitatoare de viteză etc.); 7.2. Soluții organizatorice (managementul traficului, soluții inteligente (ITS – Intelligent Transport Systems));		
--	--	--	--

	7.3. <i>Recomandări pentru detalieri în etapa proiectului tehnic și detaliile de execuție.</i> 8. <i>Memoriu explicativ și anexe</i> 8.1. <i>Lista planurilor, hărților și schițelor utilizate;</i> 8.2. <i>Standardele și normativele tehnice aplicate;</i> 8.3. <i>Documentele, formularele și listele-cadru de verificări completate în procesul de evaluare;”.</i>		
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; (g) prezența unui număr suficient de zone care permit staționarea în condiții de siguranță;	Transpus în pct. 30 a Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere, aprobat prin HG nr. 622/2025, „<i>Elementele care trebuie luate în considerare la efectuarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere sunt:</i> 30.1. <i>accidentele soldate cu decese și/sau răniri grave;</i> 30.2. <i>obiectivele de reducere a numărului de accidente în comparație cu scenariul în care nu se inițiază nicio acțiune;</i> 30.3. <i>alegerea traseelor și studii origine-destinație a utilizatorilor pentru noile trasee;</i> 30.4. <i>efectele posibile asupra rețelelor existente (ieșiri, intersecții, pasaje de nivel);</i> 30.5. <i>utilizatorii drumului, inclusiv utilizatorii vulnerabili ai drumurilor;</i> 30.6. <i>traficul (volumul traficului, clasificarea traficului în funcție de tip), inclusiv fluxurile estimate pentru pietoni și bicicliști, determinate de caracteristicile utilizării terenurilor adiacente;</i> 30.7. <i>condiții climatice și sezoniere;</i>	Compatibil	

(h) activitatea seismică	30.8. <i>prezența unui număr suficient de zone care permit staționarea în condiții de siguranță;</i> 30.9. <i>activitatea seismică.”.</i>		
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;	Transpus în pct. 32-34 a Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere, aprobat prin HG nr. 622/2025, „32. <i>Criteriile aplicabile la efectuarea auditului în domeniul siguranței rutiere:</i> 32.1. <i>în etapa studiului de fezabilitate al proiectului de infrastructură rutieră, până la verificarea proiectului de construcție a drumului public:</i> 32.1.1. <i>localizarea geografică (expunerea la alunecările de teren, la inundații etc.), sezonabilitate și condiții climatice, precum și activități seismice;</i> 32.1.2. <i>tipurile de joncțiune și distanța dintre punctele de joncțiune;</i> 32.1.3. <i>numărul benzilor de circulație;</i> 32.1.4. <i>structura și componența traficului admis pe noua infrastructură;</i> 32.1.5 <i>funcționalitatea drumului în cadrul rețelei;</i> 32.1.6. <i>condițiile meteorologice;</i> 32.1.7. <i>vitezele de proiectare și vitezele de circulație;</i> 32.1.8. <i>secțiunile transversale (lățimea părții carosabile, piste pentru bicicliști, căi pietonale);</i> 3.1.9. <i>alinierile orizontale și verticale;</i> 32.1.10. <i>vizibilitatea;</i> 32.1.11. <i>dispunerea punctelor de joncțiune;</i> 32.1.12. <i>mijloacele de transport în comun și infrastructurile aferente;</i>	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).	32.1.13. <i>trecerile la nivel cu căile rutiere/calea ferată;</i> 32.2. <i>în etapa proiectului tehnic sau detaliile de execuție, până la verificarea proiectului de construcție a drumului public:</i> 32.2.1. <i>planul general;</i> 32.2.2. <i>semnalizarea orizontală și verticală coerentă;</i> 32.2.3. <i>iluminarea drumurilor și a intersecțiilor;</i> 32.2.4. <i>echipamentele poziționate în zona drumului public;</i> 32.2.5. <i>plantația rutieră adiacentă drumului în extravilan, precum și construcțiile, amenajările și alte obiective din intravilanul localităților;</i> 32.2.6. <i>obstacolele fixe la marginea drumului;</i> 32.2.7. <i>parările sigure;</i> 32.2.8. <i>facilitățile pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor:</i> 32.2.8.1. <i>facilitățile pentru pietoni;</i> 32.2.8.2. <i>facilitățile pentru bicicliști, inclusiv existența unor rute alternative sau separări de traficul de autovehicule de mare viteză;</i> 32.2.8.3. <i>facilitățile pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu una, două sau trei roți (inclusiv conducătorii de motociclete, ciclomotoare, tricicluri, trotinete electrice și cvadricicluri);</i> 32.2.8.4. <i>densitatea și amplasarea trecerilor pentru pietoni și bicicliști;</i> 32.2.8.5. <i>facilitățile pentru pietoni și bicicliști pe drumurile afectate din zonă;</i>		
--	---	--	--

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 exploatarei: evaluarea siguranței căilor rutiere din perspectiva comportamentului real al utilizatorilor. Realizarea unei operațiuni de audit într-un anumit stadiu poate duce la reanalizarea criteriilor aplicabile în stadiile precedente.	32.2.8.6. <i>separarea pietonilor și a bicicletelor de traficul de autovehicule de mare viteză sau existența unor rute alternative directe pe drumurile de clasă inferioară;</i> 32.2.9. <i>adaptarea mijloacelor de restricționare într-un mod ușor de utilizat (spații care separă sensurile de mers și parapete de siguranță pentru evitarea pericolelor la care sunt expuși utilizatorii vulnerabili ai drumurilor);</i> 32.2.10. <i>siguranța participanților la trafic în condiții meteorologice normale, precum și în condiții de vizibilitate redusă;</i> 32.2.11. <i>lizibilitatea elementelor de semnalizare și marcaj;</i> 32.2.12. <i>starea carosabilului.</i> 33. <i>La un an de la recepția finală a lucrărilor se efectuează evaluarea siguranței rutiere din perspectiva comportamentului real al participanților la trafic.</i> 34. <i>Realizarea unei operațiuni de audit în domeniul siguranței rutiere la o anumită etapă poate duce la reanalizarea criteriilor aplicabile în stadiile precedente.”.</i>		
ANEXA IIa ELEMENTELE INDICATIVE ALE INSPECȚIILOR SPECIFICE ÎN MATERIE DE SIGURANȚĂ RUTIERĂ 1. Trasee rutiere și intersecții: (a) vizibilitate și vedere la distanță; (b) limite de viteză și zone cu viteză limitată; (c) trasee care explică de la sine (și anume lizibilitatea traseelor de către utilizatorii drumurilor);	Transpus în pct. 3 din anexa nr. 1 a Regulamentului privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere, aprobat prin HG nr. 807/2025, „Elemente de analiză în teren ale ISR specifice efectuate pe tronsoanele cu concentrație mare de accidente rutiere va cuprinde cel puțin următoarele verificări: 3.2. <i>Configurația drumului și a acceselor rutiere;</i>	Compatibil	

(d) accesul la proprietăți adiacente și dezvoltări; (e) accesul vehiculelor de urgență și de serviciu; (f) tratamentele podurilor și canalelor de scurgere; (g) configurația marginii drumului (acostamentul drumului, pavajul părții denivelate, debleul și rambleul drumului). 2. Intersecții și noduri rutiere: (a) adecvarea tipului de intersecție/nod rutier; (b) geometria intersecției/configurația nodului rutier; (c) vizibilitatea și lizibilitatea (percepția) intersecțiilor; (d) vizibilitatea în intersecție; (e) configurația benzilor auxiliare la intersecții; (f) controlul traficului în intersecții (de exemplu, semnale rutiere de oprire, instalații de semnalizare rutieră etc.); (g) existența trecerilor pentru pietoni și bicicliști. 3. Dispoziții pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor: (a) dispoziții pentru pietoni; (b) dispoziții pentru bicicliști; (c) dispoziții pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu două roți; (d) transportul public de persoane și infrastructurile aferente; (e) treceri la nivel (menționând, în mod special, tipul de trecere și dacă acestea sunt acționate de o persoană sau nu, sunt manuale sau automate).	3.2.1. vizibilitate; 3.2.2. <i>limite de viteză și zone cu viteză limitată;</i> 3.2.3. <i>coerența vizuală a traseelor;</i> 3.2.4. <i>accese la terenurile adiacente drumului;</i> 3.2.5. <i>accesul vehiculelor de urgență și de serviciu;</i> 3.2.6. <i>configurația/tipul profilului transversal al drumului (acostamentul drumului, debleu/rambleu, etc.).</i> 3.3. <i>Intersecții și noduri rutiere:</i> 3.3.1. <i>geometria intersecției/configurația nodului rutier;</i> 3.3.2. <i>vizibilitatea și lizibilitatea (percepția) intersecțiilor;</i> 3.3.3. <i>vizibilitatea în intersecție;</i> 3.3.4. <i>existența și/sau configurația benzilor auxiliare la intersecții;</i> 3.3.5. <i>controlul traficului în intersecții ;</i> 3.3.6. <i>existența infrastructurii pentru pietoni, bicicliști și alți utilizatori vulnerabili.</i> 3.4. <i>Infrastructură rutieră pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor:</i> 3.4.1. <i>infrastructură rutieră pentru pietoni;</i> 3.4.2. <i>infrastructură rutieră pentru bicicliști;</i> 3.4.3. <i>infrastructură rutieră pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu două roți;</i> 3.4.4. <i>transportul public de persoane și infrastructurile aferente;</i> 3.4.5. <i>treceri de pietoni la nivel.</i> 3.5. <i>Iluminare, indicatoare și marcaje:</i> 3.5.1. <i>indicatoare rutiere coerente, care nu afectează vizibilitatea;</i>		
---	---	--	--

4. Iluminare, panouri de semnalizare și marcaje: (a) panouri de semnalizare rutieră coerente, care nu afectează vizibilitatea; (b) lizibilitatea panourilor de semnalizare rutieră (poziție, dimensiune, culoare); (c) indicatoare de direcție; (d) coerența marcajelor rutiere și a delimitărilor acestora; (e) lizibilitatea marcajelor rutiere (poziție, dimensiuni și retroreflectivitate în condiții uscate și umede); (f) contrastul adecvat al marcajelor rutiere; (g) iluminarea drumurilor și a intersecțiilor; (h) echipamente adecvate pe marginea drumului. 5. Semnalizare rutieră: (a) operare; (b) vizibilitate. 6. Obiecte, zone curate și sisteme rutiere de restricționare: (a) zona marginii drumului, inclusiv vegetația; (b) pericole pe marginea drumului și distanța de la marginea părții carosabile sau a pistei pentru biciclete; (c) adaptarea sistemelor rutiere de restricționare într-un mod ușor de utilizat (spații care separă sensurile de circulație și parapete de siguranță pentru evitarea pericolelor la care sunt expuși utilizatorii vulnerabili ai drumurilor);	3.5.2. lizibilitatea indicatoarelor rutiere (poziție, dimensiune, culoare); 3.5.3. indicatoare de direcție; 3.5.4. coerența marcajelor rutiere și a delimitărilor acestora; 3.5.5. lizibilitatea marcajelor rutiere (poziție, dimensiuni și retroreflectivitate în condiții uscate și umede); 3.5.6. contrastul adecvat al marcajelor rutiere; 3.5.7. iluminarea drumurilor și a intersecțiilor; 3.6. Obiecte, zone curate și sisteme rutiere de restricționare: 3.6.1. zona de siguranță a drumului (acostament), inclusiv vegetația; 3.6.2. obstacole în zona de siguranță a drumului și distanța de la marginea părții carosabile sau a pistei pentru biciclete; 3.6.3. adaptarea infrastructurii rutiere de restricționare într-un mod ușor de utilizat (spații care separă sensurile de circulație și parapete de siguranță pentru evitarea pericolelor la care sunt expuși utilizatorii vulnerabili ai drumurilor); 3.6.4. securizarea părților terminale ale parapetelor de siguranță; 3.6.5. sisteme adecvate de securizare rutieră la poduri și canale de scurgere; 3.7. Pavajul: 3.7.1. defectele pavajului; 3.7.2. rezistența la derapare; 3.7.3. material desprins/pietriș/pietre; 3.7.4. canalizarea și drenarea apei. 3.8. Poduri: 3.8.1. prezența și numărul podurilor; 3.8.2. aspecte vizuale periculoase pentru infrastructură, observabile, precum		
--	--	--	--

(d) tratamentele părților terminale ale parapetelor de siguranță; (e) sisteme adecvate de restricționare rutieră la poduri și canale de scurgere; (f) garduri (pe drumuri cu acces limitat). 7. Pavajul: (a) defectele pavajului; (b) rezistența la derapare; (c) material desprins/pietriș/pietre; (d) îndiguirea și drenarea apei. 8. Poduri și tuneluri: (a) prezența și numărul podurilor; (b) prezența și numărul tunelurilor; (c) elemente vizuale care reprezintă riscuri pentru siguranța infrastructurii. 9. Alte aspecte: (a) punerea la dispoziție a unor spații de parcare și a unor spații de servicii sigure; (b) facilități pentru vehicule grele; (c) orbirea prin faruri; (d) lucrările rutiere; (e) activități nesigure pe marginea drumului; (f) informații adecvate în echipamentele STI (de exemplu, panouri cu mesaje variabile); (g) fauna sălbatică și alte animale; (h) atenționări pentru zone școlare (dacă este cazul).	<i>elemente structurale desprinse sau parapete instabile.</i> <i>3.9. Măsuri temporare de siguranță în zonele cu lucrări rutiere:</i> <i>3.9.1. măsuri pentru protecția participanților la trafic;</i> <i>3.9.2. măsuri pentru protecția lucrătorilor de drum;</i> <i>3.9.3. semnalizare rutieră temporară;</i> <i>3.9.4. organizarea traficului rutier temporar;</i> <i>3.10. Alte aspecte:</i> <i>3.10.1. existența unor spații de parcare și a unor spații de servicii sigure;</i> <i>3.10.2. facilități pentru vehicule grele;</i> <i>3.10.3. riscuri de orbire prin faruri;</i> <i>3.10.4. lucrările rutiere;</i> <i>3.10.5. activități nesigure pe marginea drumului;</i> <i>3.10.6. informații adecvate în echipamentele STI (de exemplu, panouri cu mesaje variabile);</i> <i>3.10.7. fauna sălbatică și alte animale;</i> <i>3.10.8. zone școlare sau cu trafic pietonal intens – avertizări speciale.”.</i>		
ANEXA III ELEMENTE INDICATIVE ALE EVALUĂRILOR SIGURANȚEI RUTIERE LA NIVELUL ÎNTREGII REȚELE 1. Generalități:		Prevederi UE opționale	Potrivit prevederilor art. 5 alin. (4) din Directivă, „La efectuarea evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele, statele membre pot lua în considerare

(a) tipul de drum în legătură cu tipul și dimensiunile regiunilor/orașelor pe care le conectează; (b) lungimea tronsonului rutier; (c) tipul zonei (rurală, urbană); (d) destinația terenurilor (scop educațional, comercială, industrială și de producție, rezidențială, agricolă și zootehnică, zonă nedezvoltată); (e) densitatea punctelor de acces la proprietate; (f) prezența drumurilor de serviciu (de exemplu pentru magazine); (g) prezența lucrărilor rutiere; (h) prezența parcărilor. 2. Volumele traficului: (a) volumele traficului; (b) volumele măsurate ale traficului motocicletelor; (c) volumele măsurate ale traficului pietonal pe ambele părți, menționând dacă circulația are loc „de-a lungul drumului” sau „transversal”; (d) volumele măsurate ale traficului bicicletelor pe ambele părți, menționând dacă circulația are loc „de-a lungul drumului” sau „transversal”; (e) volumele măsurate ale traficului vehiculelor grele; (f) fluxurile estimate de pietoni determinate din atributele destinației terenurilor adiacente; (g) fluxurile estimate de bicicliști determinate din atributele destinației terenurilor adiacente. 3. Date referitoare la accidente:			<i>elementele indicative prevăzute în anexa III”.</i> Totodată, având în vedere caracterul tehnic al prevederilor anexei nr. III la Directivă, aceste dispoziții vor fi transpuse în normele privind evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele, care urmează a fi aprobate de organul central de specialitate în domeniul infrastructurii rutiere, în temeiul art. 9¹ alin. (6), ulterior adoptării proiectului de lege.
---	--	--	---

(a) numărul, locul și cauza accidentelor rutiere mortale în funcție de categoria de utilizator al drumurilor; (b) numărul și locul vătămărilor grave în funcție de categoria de utilizator al drumurilor. 4. Caracteristici operaționale: (a) limita de viteză (generală, pentru motocicletele, pentru camioane); (b) viteza de operare (a 85-a centilă); (c) gestionarea vitezei și/sau liniștirea traficului; (d) prezența dispozitivelor STI: alerte de trafic greu, panouri cu mesaje variabile; (e) atenționări pentru zone școlare; (f) prezența unor supraveghetori ai traversărilor elevilor la intervale de timp prescrise. 5. Caracteristici geometrice: (a) caracteristici ale secțiunii transversale (numărul, tipul și lățimea benzilor de circulație, configurația și materialul benzilor centrale mediane, piste de biciclete, căi pietonale etc.), inclusiv variabilitatea acestora; (b) curbura orizontală; (c) pantă și traseu vertical; (d) vizibilitate și vedere la distanță. 6. Obiecte, zone curate și sisteme rutiere de restricționare: (a) zona marginii drumului și zone curate; (b) obstacole fixe pe marginea drumului (de exemplu stâlpii de iluminat, copaci etc.); (c) distanța obstacolelor față de marginea drumului; (d) densitatea obstacolelor; (e) benzi rugoase de avertizare sonoră; (f) sisteme de restricționare rutieră.			
--	--	--	--

7. Poduri și tuneluri: (a) prezența și numărul podurilor, precum și informații relevante cu privire la acestea; (b) prezența și numărul tunelurilor, precum și informații relevante cu privire la acestea; (c) elemente vizuale care reprezintă riscuri pentru siguranța infrastructurii. 8. Intersecții: (a) tipul intersecției și numărul de brațe (menționând, în special, tipul de control și prezența căilor protejate pentru viraje); (b) prezența „canalizărilor” de trafic; (c) calitatea intersecției; (d) volumul traficului pe drumul cu care se intersectează; (e) prezența trecerilor la nivel (menționând, în special, tipul de trecere și dacă acestea sunt acționate de o persoană sau nu, sunt manuale sau automatizate). 9. Întreținere: (a) defectele pavajului; (b) rezistența la derapare a pavajului; (c) starea acostamentului(inclusiv a vegetației); (d) starea panourilor de semnalizare, a marcajelor și a delimitării; (e) starea sistemelor de restricționare rutieră. 10. Facilități pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor: (a) treceri pentru pietoni și bicicliști (treceri la nivelul drumului și pasaje denivelate); (b) treceri pentru biciclete (treceri la nivelul drumului și pasaje denivelate); (c) garduri pietonale;			
--	--	--	--

(d) existența unor trotuare sau a unor drumuri pietonale separate; (e) infrastructură pentru biciclete și tipul acestora (piste pentru biciclete, benzi pentru biciclete, altele); (f) calitatea trecerilor de pietoni în ceea ce privește vizibilitatea și semnalizarea fiecărei facilități; (g) facilități de traversare pentru pietoni și bicicliști pe breteaua de intrare a joncțiunii drumului secundar al rețelei rutiere; (h) existența unor rute alternative pentru pietoni și bicicliști dacă nu există facilități separate. 11. Sisteme pre/post coliziune pentru vătămările în trafic și elemente de atenuare a gravității: (a) centrele operaționale ale rețelei și alte facilități de patrulare; (b) mecanisme de informare a participanților la trafic condițiile de conducere pentru prevenirea accidentelor sau incidentelor; (c) sisteme de detectare automată a incidentelor: senzori și camere de luat vederi; (d) sisteme de gestionare a incidentelor; (e) sisteme de comunicare cu serviciile responsabile pentru urgențe.			
ANEXA IV INFORMAȚII REFERITOARE LA ACCIDENTE MENȚIONATE ÎN RAPOARTELE DE ACCIDENTE Rapoartele de accidente trebuie să cuprindă următoarele elemente: 1. poziția locului accidentului (cât mai exactă), inclusiv coordonatele GNSS; 2. imagini și/sau diagrame cu locul accidentului;	Transpus în pct. 2 din anexa nr. 2 a Regulamentului privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere, aprobat prin HG nr. 807/2025, <i>„2. Rapoartele de inspecție specifică în domeniul siguranței rutiere, ca urmare a unui accident rutier soldat cu persoane decedate, trebuie să cuprindă cel puțin următoarele elemente:</i>	Compatibil	

3. data și ora accidentului; 4. informații referitoare la drum, cum ar fi tipul de zonă, tipul de drum, tipul de joncțiune, cu precizarea sistemelor de semnalizare, numărul căilor rutiere, marcajul, suprafața rutieră, sistemele de iluminat și condițiile meteorologice, limitarea de viteză, obstacolele de la marginea drumului; 5. gravitatea accidentului; 6. caracteristicile persoanelor implicate în accident, cum ar fi vârsta, sexul, naționalitatea, nivelul alcoolemiei, utilizarea sau nu a echipamentelor de siguranță; 7. date cu privire la autovehiculele implicate în accident (tip, vechime, țara în care este înregistrat, echipament de siguranță după caz, date privind ultimele controale tehnice periodice, în conformitate cu legislația aplicabilă); 8. date referitoare la accident, cum ar fi tipul accidentului, tipul coliziunii, manevrarea vehiculului și manevrele conducătorului auto;	2.1. <i>localizarea exactă a accidentului;</i> 2.2. <i>echipa de inspecție desemnată pentru inspecția specifică în domeniul siguranței rutiere (numele și prenumele, funcția și autoritatea reprezentată, semnătura);</i> 2.3. <i>imaginile și/sau diagramele cu locul accidentului;</i> 2.4. <i>data și ora accidentului;</i> 2.5. <i>informațiile referitoare la drum, cum ar fi tipul de zonă, tipul de drum, tipul de joncțiune, cu precizarea sistemelor de semnalizare, numărul căilor rutiere, marcajul, suprafața rutieră, sistemele de iluminat și condițiile meteorologice, limitarea de viteză, precum și obstacolele de la marginea drumului;</i> 2.6. <i>gravitatea accidentului, cu precizarea numărului de persoane decedate și vătămate;</i> 2.7. <i>caracteristicile persoanelor implicate în accident, cum ar fi vârsta, sexul, naționalitatea, nivelul alcoolemiei, utilizarea sau neutilizarea echipamentelor de siguranță;</i> 2.8. <i>datele cu privire la autovehiculele implicate în accident (tipul, vechimea, țara în care este înregistrat, echipamentul de siguranță, după caz, datele privind ultimile controale tehnice periodice în conformitate cu legislația aplicabilă);</i> 2.9. <i>datele referitoare la accident, cum ar fi tipul accidentului, tipul coliziunii, manevrarea vehiculului și manevrele conducătorului auto;</i>		
---	--	--	--

	<i>2.10. informațiile privind timpul dintre momentul accidentului și constatarea acestuia sau sosirea serviciilor de urgență;</i> <i>2.11. concluzii și recomandări.”.</i>		
--	--	--	--

TABEL DE CONCORDANȚĂ
la proiectul Legii pentru modificarea Legii nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere

1	Titlul actului Uniunii Europene inclusiv cea mai recentă modificare, nr.CELEX Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 319 din 29 noiembrie 2008, CELEX: 32008L0096, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva (UE) 2019/1936 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2019.			
2	Titlul proiectului de act normativ național proiectul legii pentru modificarea Legii nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere			
3	Gradul general de compatibilitate Compatibil			
4	Autoritatea/persoana responsabilă Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale/șef Serviciul siguranță rutieră, Marin GUȚU			
5	Data întocmirii/actualizării 05.01.2026			
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.		Articolul I pct. 1: <i>Legea nr. 350/2023 se modifică după cum urmează: „La articolul 1: alineatul (1) se completează cu litera e) cu următorul cuprins: „e) evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele.”;</i> ”	Compatibil	După aprobarea proiectului de lege, art. 1 alin. (1) din Legea nr. 350/2023 va avea următoarea refacție: „(1) Prezenta lege stabilește cadrul instituțional și modul de gestionare a siguranței circulației în cadrul infrastructurii rutiere prin următoarele proceduri: a) evaluarea de impact asupra siguranței rutiere; b) auditul în domeniul siguranței rutiere; c) inspecțiile în domeniul siguranței rutiere; d) clasificarea siguranței rețelei rutiere; <u>e) evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele.”</u>

(2) Prezenta directivă se aplică drumurilor 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.	Transpus în art. 1 alin. (2) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Compataibil	Drumurile publice naționale cuprind inclusiv autostrăzile și drumurile principale, în sensul Directivei 2008/96/CE.
(3) Prezenta directivă se aplică și drumurilor și proiectelor de infrastructură rutieră care nu intră sub incidența alineatului (2) și care sunt situate în afara zonelor urbane, care nu deserveșc proprietățile pe lângă care trec și care sunt finalizate folosind finanțare din partea Uniunii, cu excepția drumurilor care nu sunt deschise traficului general de autovehicule, cum ar fi piste pentru biciclete, sau a drumurilor care nu sunt proiectate pentru traficul general, precum drumurile de acces la siturile industriale ori la terenurile agricole sau forestiere.	<i>Articolul I pct. 1: Legea nr. 350/2023 se modifică după cum urmează: „La articolul 1, se completează cu alineatele (2¹) și (2²) cu următorul cuprins:: „(2¹) Prezenta lege se aplică și drumurilor și proiectelor de infrastructură rutieră care nu intră sub incidența alineatului (2) și care sunt situate în afara zonelor urbane, care nu deserveșc proprietățile pe lângă care trec și care sunt finalizate folosind finanțare din partea Uniunii Europene, 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.”</i>	Compataibil	
(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).	Transpus în art. 1 alin. (2) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Compatibil	Drumurile specificate la art. 1 alin. (2) al Legii nr. 350/2023, cuprind drumurile republicane, regionale și locale de interes raional, care nu cad sub incidența prevederilor art. 1 alin (2) și (3) din directivă.

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 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.		Prevederi UE neaplicabile	
(5) Prezenta directivă nu se aplică drumurilor din tuneluri reglementate de Directiva 2004/54/CE.	Articolul I pct. 1: Legea nr. 350/2023 se modifică după cum urmează: <i>„La articolul 1, se completează cu alineatele (2¹) și (2²) cu următorul cuprins: „(2²) Prezenta Lege nu se aplică drumurilor din tunelurile cu lungimi mai mari de 500 m.”</i>	Compatibil	Având în vedere că Directiva 2004/54/CE nu se aplică tunelurilor cu lungimi mai mari de 500 m, alineatul respectiv urmează a fi considerat compatibil cu prevederile directivei.
<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	Articolul I pct. 2: Legea nr. 350/2023 se modifică după cum urmează: <i>„Articolul 2 se completează cu noțiunile de „drum principal” și „rețea rutieră transeuropeană”, cu următorul cuprins: „rețea rutieră transeuropeană – rețeaua națională de transport, care face parte din rețeaua transeuropeană de transport;”</i>”	Compatibil	
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	Noțiunea de autostradă este definită la art. 2 alin. (3) pct. 2) lit. a) al Legii drumurilor nr. 509/1995.	Compatibil	

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; (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;	Articolul I pct. 2: Legea nr. 350/2023 se modifică după cum urmează: <i>„Articolul 2 se completează cu noțiunile de „drum principal” și „rețea rutieră transeuropeană”, cu următorul cuprins: „drum principal – 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;””</i>	Compatibil	
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;	Transpus în art. 3 alin. (1) și art. 4 din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere și art. 8¹ lit. e) din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier.	Compatibil	
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	Transpus în art. 2 din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Compatibil	

rutiere sau al unei modificări substanțiale a rețelei existente;			
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 exploatării;	Transpus în art. 2 din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Compatibil	
6. „rating de siguranță” înseamnă clasificarea componentelor rețelei rutiere existente în categorii în conformitate cu siguranța lor încorporată măsurată în mod obiectiv;		Prevederi UE neaplicabile	Noțiunea este utilizată la art. 5 alin. (5) din Directivă, care conține prevederi UE neaplicabile.
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 ;	Transpus în art. 2 din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.		
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 ;	Transpus în art. 2 din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.		
8. „linii directoare” înseamnă măsurile adoptate de statele membre care indică etapele de urmat și elementele de avut în vedere în aplicarea procedurilor de siguranță prevăzute în prezenta directivă;		Prevederi UE neaplicabile	Noțiunea este utilizată la elementele structurale ale directivei care conține prevederi UE neaplicabile.

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;	Transpus la pct. 3.2 din Regulamentul privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere, aprobat prin HG nr. 622/2025.	Compatibil	
10. „utilizatori vulnerabili ai drumurilor” înseamnă participanți la trafic nemotorizați, îndeosebi bicicliști și pietoni, precum și utilizatori de vehicule motorizate cu două roți.	Transpus la pct. 3.3 din Regulamentul privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere, aprobat prin HG nr. 622/2025.	Compatibil	Transpus inclusiv la pct. 3.3 din Regulamentul privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere, aprobat prin HG nr. 807/2025
<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.	Transpus în art. 7 alin. (1) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. Fraza a 2-a din alineatul (2) este transpusă la pct. 29, pct. 30 și anexa nr. 1 a Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere, aprobat prin HG nr. 622/2025.	Compatibil	
(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.		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.	Transpus la pct. 29, pct. 30 și anexa nr. 1 a Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere, aprobat prin HG nr. 622/2025.	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.	Transpus în art. 13 alin. (1) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Compatibil	
(2) La efectuarea unui audit în domeniul siguranței rutiere, statele membre se străduiesc să respecte criteriile indicate în anexa II: Statele membre garantează numirea unui auditor responsabil de realizarea unei operațiuni de audit având ca obiect caracteristicile de proiectare ale unui plan de infrastructură. Auditorul este desemnat în conformitate cu dispozițiile articolului 9 alineatul (4) și are 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 la pct. 32-34 a Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere, aprobat prin HG nr. 622/2025. Transpus în art. 7 alin. (7) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. Articolul I pct. 4: Legea nr. 350/2023 se modifică după cum urmează: La articolul 7, la alineatul (8), textul „cetățean al Republicii Moldova, titular al certificatului de competență profesională” se substituie cu textul „certificat de autoritatea competentă națională sau de autoritățile competente ale unui stat membru al Uniunii Europene, ale unui stat membru al Spațiului Economic European ori ale Confederației Elvețiene”.	Compatibil Compatibil Compatibil	Transpus în art. 5 alin. (1) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, „<i>Auditorul de siguranță rutieră trebuie să urmeze un program de formare profesională inițială, la finalizarea căruia i se eliberează un certificat de competență profesională. După eliberarea certificatului respectiv, auditorul de siguranță rutieră participă, cel puțin o dată la 5 ani, la cursuri de formare continuă.</i>”.

			După operarea modificărilor, art. 7 alin. (8) va avea următorul cuprins: „(8) 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, certificat de autoritatea competentă națională sau de autoritățile competente ale unui stat membru al Uniunii Europene, ale unui stat membru al Spațiului Economic European ori ale Confederației Elvețiene.”
(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.	Compatibil	
(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.	Transpus la pct. 14, 36 și 39 a Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere, aprobat prin HG nr. 622/2025.	Compatibil	

(5) Statele membre garantează că raportul menționat la alineatul (4) este urmat de elaborarea unor recomandări pertinente din punctul de vedere al siguranței.	Transpus la pct. 7 din anexa nr. 2 a Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere, aprobat prin HG nr. 622/2025,	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.		Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 5 Evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele (1) Statele membre se asigură că o evaluare a siguranței rutiere la nivelul întregii rețele este efectuată pe întreaga rețea rutieră în exploatare care face obiectul prezentei directive.	Articolul I pct. 6: Legea nr. 350/2023 se modifică după cum urmează: „6. Se completează cu articolul 9¹ cu următorul cuprins: „Articolul 9¹. Evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele (1) Prin derogare de la prevederile art. 1 alin. (2), evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele se efectuează pe drumurile care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană, autostrăzi și drumurile principale.	Compatibil	
(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	(3) Evaluările siguranței rutiere la nivelul întregii rețele evaluează riscul de accidente și de coliziuni cu urmări grave pe baza următoarelor elemente: a) examinarea vizuală, fie la fața locului, fie prin mijloace electronice, a caracteristicilor de proiectare ale drumului (siguranța încorporată);	Compatibil	

(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.	b) analiza 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) Prima evaluare a siguranței rutiere la nivelul întregii rețele urmează a fi efectuată în termen de un an de la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană. (5) Ulterior, evaluările siguranței rutiere la nivelul întregii rețele se efectuează cel puțin o dată la cinci ani.	Compatibil	
(4) La efectuarea evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele, statele membre pot lua în considerare elementele indicative prevăzute în anexa III.		Prevederi UE opționale	
(5) Comisia oferă orientări privind metodologia de efectuare a evaluărilor sistematice ale siguranței rutiere și ale ratingurilor de siguranță la nivelul întregii rețele.		Prevederi UE neaplicabile	
(6) Pe baza rezultatelor evaluării menționate la alineatul (1) și în scopul stabilirii nivelului de prioritate pentru acțiunile suplimentare necesare, statele membre clasifică toate tronsoanele rețelei rutiere în cel puțin trei categorii în funcție de nivelul lor de siguranță.	(7) Pe baza rezultatelor evaluării menționate la alineatul (1), toate tronsoanele rețelei rutiere sunt clasificate în cel puțin trei categorii în funcție de nivelul lor de siguranță.	Compatibil	
Articolul 6 Inspecțiile periodice în materie de siguranță rutieră (1) Statele membre se asigură că inspecțiile periodice în materie de siguranță	Transpus în art. 10 alin. (3) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Compatibil	

rutieră se efectuează suficient de frecvent pentru a se garanta niveluri de siguranță adecvate pentru infrastructura rutieră în cauză.			
(3) Statele membre asigură siguranța tronsoanelor din rețeaua de drumuri adiacente tunelurilor rutiere care fac obiectul Directivei 2004/54/CE, prin intermediul inspecțiilor comune în materie de siguranță rutieră cu participarea autorităților competente implicate în punerea în aplicare a prezentei directive și a Directivei 2004/54/CE. Inspecțiile comune în materie de siguranță rutieră sunt suficient de frecvente pentru a garanta niveluri de siguranță adecvate, dar, în orice caz, sunt efectuate cel puțin o dată la șase ani.	Articolul I pct. 7: Legea nr. 350/2023 se modifică după cum urmează: „Articolul 10 se completează cu alineatul (1 ¹) cu următorul cuprins: „(1 ¹) Siguranța tronsoanelor din rețeaua de drumuri adiacente tunelurilor mai lungi de 500 m este asigurată prin inspecții comune în domeniul siguranței rutiere cu participarea autorității responsabile de siguranța tunelurilor respective. Inspecțiile comune în materie de siguranță rutieră sunt efectuate cel puțin o dată la șase ani.”	Compatibil	Având în vedere că Directiva 2004/54/CE nu se aplică tunelurilor cu lungimi mai mari de 500 m, alineatul respectiv urmează a fi considerat compatibil cu prevederile directivei.
(4) Fără a aduce atingere liniilor directoare adoptate în temeiul articolului 8, statele membre adoptă o serie de linii directoare cu privire la măsurile temporare de siguranță aplicabile lucrărilor rutiere. Acestea instituie, de asemenea, un program de inspecție adecvat pentru a garanta aplicarea corespunzătoare a liniilor directoare respective.	Transpus la pct. 17.3 din Regulamentul privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere, aprobat prin HG nr. 807/2025.	Compatibil	
<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	Articolul I pct. 7: Legea nr. 350/2023 se modifică după cum urmează: „La articolul 10, alineatul (4) va avea următorul cuprins: „(4) Inspecțiile specifice în domeniul siguranței rutiere se efectuează după fiecare accident rutier soldat cu decesul unei sau al mai multor persoane și pe tronsoanele clasificate conform art. 9 alin. (3), precum	Compatibil	

inspecții specifice în materie de siguranță rutieră, fie de măsuri directe de remediere.	și cele clasificate conform art. 9 ¹ alin. (4), în conformitate cu procedura prevăzută de regulamentul aprobat de Guvern.”.”		
(2) La efectuarea inspecțiilor specifice în materie de siguranță rutieră, statele membre pot lua în considerare elementele indicative prevăzute în anexa IIa.	Transpus în anexa nr. 1 a Regulamentului privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere, aprobat prin HG nr. 807/2025.	Compatibil	
(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).	Articolul I pct. 7: Legea nr. 350/2023 se modifică după cum urmează: „La articolul 10 alineatul (5), textul „titular al certificatului de competență profesională” se substituie cu textul „care corespunde cerințelor stabilite la art. 7 alin. (8)”.	Compatibil	După operarea modificărilor, art. 10 alin. (5) va avea următorul cuprins: „(5) Echipa de inspecție în domeniul siguranței rutiere va avea în componența sa cel puțin un auditor de siguranță rutieră, care corespunde cerințelor stabilite la art. 7 alin. (8), care va fi și conducătorul echipei.” Consecvent, art. 7 alin. (8) va avea următorul cuprins: „(8) 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, certificat de autoritatea competentă națională sau de autoritățile competente ale unui stat membru al Uniunii Europene, ale unui stat membru al Spațiului Economic European ori ale Confederației Elvețiene.”.
(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	Transpus în art. 11 alin. (1) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, precum și pct. 18.5 a Regulamentului privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea	Compatibil	

tronsoanele rutiere pe care sunt necesare îmbunătățiri ale siguranței infrastructurii rutiere și definesc măsurile cărora li se acordă prioritate pentru îmbunătățirea siguranței acestor tronsoane rutiere.	siguranței rețelei rutiere, aprobat prin HG nr. 807/2025.		
(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.	Transpus la pct. 43 și 45 a Regulamentului privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere, aprobat prin HG nr. 807/2025, Totodată, transpus în art. 11 alin. (3) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Compatibil	
(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 la pct. 5 a Regulamentului privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere, aprobat prin HG nr. 807/2025. Totodată, transpus în art. 11 alin. (3) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Compatibil	
<i>Articolul 6b</i> Protecția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor Statele membre se asigură că nevoile utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor sunt luate în considerare la punerea în aplicare a procedurilor prevăzute la articolele 3-6a.	Transpus la pct. 30.5, 32.2.8 și 32.2.9 din anexa nr. 2 a Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere, aprobat prin HG nr. 622/2025. Totodată, transpus și în anexa nr. 1 (pct. 1.3.6, 1.4, 1.4.3, 2.4.3, 3.3.6, 3.4, 3.6.3) a Regulamentului privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere, aprobat prin HG nr. 807/2025.	Compatibil	
<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	Transpus în pct. 27 din Regulamentul de circulației rutiere aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009.	Compatibil	

automate de asistență a conducătorului auto. Aceste proceduri țin seama de specificațiile comune, atunci când astfel de specificații comune au fost stabilite în conformitate cu alineatul (3).			
(2) Până cel târziu în iunie 2021, un grup de experți instituit de Comisie evaluează oportunitatea de a stabili specificații comune, inclusiv diferite elemente menite să asigure utilizarea operațională a marcajelor rutiere și a panourilor de semnalizare rutieră, pentru a promova lizibilitatea și detectabilitatea eficace a marcajelor rutiere și panourilor de semnalizare rutieră de către conducătorii auto și sistemele automatizate de asistență a conducătorului auto. Grupul este format din experți desemnați de statele membre. Evaluarea include o consultare a Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite. 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		Prevederi UE neaplicabile	

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.	Articolul I pct. 8: Legea nr. 350/2023 se modifică după cum urmează: „ Se completează cu articolul 11¹ cu următorul cuprins: „Articolul 11¹. Monitorizarea continuă a siguranței rutiere (1) Administratorii drumurilor care fac obiectul prezentei legi asigură monitorizarea efectelor măsurilor de remediere implementate, inclusiv prin analiza evoluției accidentelor și a indicatorilor de risc, rezultatele fiind puse la dispoziția autorității competente.	Compatibil	

	(2) Administratorul drumurilor naționale instituie un sistem 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.””		
Articolul 7 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.	Transpus în art. 10 alin. (4), art. 11 alin. (1) și (2) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. Consecvent, transpus la pct. 2 din anexa nr. 1 a Regulamentului privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere, aprobat prin HG nr. 807/2025.	Compatibil	
(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. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 13 alineatul (2).		Prevederi UE neaplicabile	
(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	Transpus în art. 12 din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Compatibil	

detaliată a costurilor unitare, care trebuie actualizată cel puțin o dată la cinci ani.			
<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.		Compatibil	În scopul sprijinirii entităților competente în aplicarea Legii nr. 350/2023, care a transpus parțial Directiva 2008/96/CE, au fost aprobate Regulamentul privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere, și Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere.
(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.		Prevederi UE neaplicabile Prevederi UE neaplicabile	
<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.	Transpus în art. 5 alin. (2) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Compatibil	
(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.	Articolul I pct. 3: Legea nr. 350/2023 se modifică după cum urmează: „, Articolul 5 se completează cu alineatul (2 ¹) cu următorul cuprins: „(2 ¹) Programele de formare destinate auditorilor în domeniul siguranței rutiere vor include aspecte legate de utilizatorii vulnerabili ai drumurilor și de infrastructura pentru acești utilizatori.””	Compatibil	

(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.	Transpus în art. 5 alin. (3) lit. b) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Compatibil	
(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.		Prevederi UE neaplicabile	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 directoare, în conformitate cu articolul 8, operațiunile de audit în domeniul siguranței rutiere vor fi realizate numai de auditorii sau de echipele din care fac parte auditori care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatele (2) și (3);	Transpus în art. 5 alin. (3) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Compatibil	
(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. 6 alin. (1) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	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		Prevederi UE neaplicabile	

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

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 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		Prevederi UE neaplicabile	

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 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	Transpus în anexa nr. 1 a Regulamentului privind evaluarea de impact asupra	Compatibil	

ELEMENTELE INDICATIVE ALE EVALUĂRIILOR 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; (d) analiza impactului alternativelor propuse asupra siguranței rutiere; (e) compararea opțiunilor, printre care și analiza raportului costuri-beneficii; (f) prezentarea tuturor soluțiilor posibile.	siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere, aprobat prin HG nr. 622/2025,		
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	Transpus în pct. 30 a Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere, aprobat prin HG nr. 622/2025.	Compatibil	

bicicliști determinate de caracteristicile utilizării terenurilor adiacente; (f) sezonabilitate și condiții climatice; (g) prezența unui număr suficient de zone care permit staționarea în condiții de siguranță; (h) activitatea seismică			
ANEXA II ELEMENTELE INDICATIVE ALE AUDITURILOR PRIVIND SIGURANȚA RUTIERĂ 1. Criterii aplicabile în stadiul proiectării preliminare: (a) localizarea geografică (de exemplu expunerea la alunecările de teren, la inundații, la avalanșe etc.), sezonabilitate și condiții climatice, precum și activități seismice; (b) tipurile de joncțiune și distanța între punctele de joncțiune; (c) numărul și tipul căilor rutiere; (d) tipurile de trafic care pot avea loc pe noua cale rutieră; (e) funcționalitatea căii rutiere în cadrul rețelei; (f) condițiile meteorologice; (g) viteze de rulare; (h) secțiuni transversale (de exemplu lățimea părții carosabile, piste pentru cicliști, căi pietonale); (i) alinieri orizontale și verticale; (j) vizibilitate; (k) dispunerea punctelor de joncțiune; (l) mijloace de transport în comun și infrastructurile aferente; (m) treceri la nivel cu căi rutiere/calea ferată;	Transpus în pct. 32-34 a Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul siguranței rutiere, aprobat prin HG nr. 622/2025.	Compatibil	

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

pericolelor la care sunt expuși utilizatorii vulnerabili). 3. Criterii aplicabile în stadiul proiectării detaliate: (a) siguranța utilizatorilor căilor rutiere și vizibilitatea în diverse circumstanțe, cum ar fi întunericul, și în condiții meteorologice normale; (b) 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.			
ANEXA IIa ELEMENTELE INDICATIVE ALE INSPECȚIILOR SPECIFICE ÎN MATERIE DE SIGURANȚĂ RUTIERĂ 1. Trasee rutiere și intersecții: (a) vizibilitate și vedere la distanță; (b) limite de viteză și zone cu viteză limitată; (c) trasee care explică de la sine (și anume lizibilitatea traseelor de către utilizatorii drumurilor); (d) accesul la proprietăți adiacente și dezvoltări; (e) accesul vehiculelor de urgență și de serviciu;	Transpus în pct. 3 din anexa nr. 1 a Regulamentului privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere, aprobat prin HG nr. 807/2025.	Compatibil	

(f) tratamentele podurilor și canalelor de scurgere; (g) configurația marginii drumului (acostamentul drumului, pavajul părții denivelate, debleul și rambleul drumului). 2. Intersecții și noduri rutiere: (a) adecvarea tipului de intersecție/nod rutier; (b) geometria intersecției/configurația nodului rutier; (c) vizibilitatea și lizibilitatea (percepția) intersecțiilor; (d) vizibilitatea în intersecție; (e) configurația benzilor auxiliare la intersecții; (f) controlul traficului în intersecții (de exemplu, semnale rutiere de oprire, instalații de semnalizare rutieră etc.); (g) existența trecerilor pentru pietoni și bicicliști. 3. Dispoziții pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor: (a) dispoziții pentru pietoni; (b) dispoziții pentru bicicliști; (c) dispoziții pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu două roți; (d) transportul public de persoane și infrastructurile aferente; (e) treceri la nivel (menționând, în mod special, tipul de trecere și dacă acestea sunt acționate de o persoană sau nu, sunt manuale sau automate). 4. Iluminare, panouri de semnalizare și marcaje:			
--	--	--	--

(a) panouri de semnalizare rutieră coerente, care nu afectează vizibilitatea; (b) lizibilitatea panourilor de semnalizare rutieră (poziție, dimensiune, culoare); (c) indicatoare de direcție; (d) coerența marcajelor rutiere și a delimitărilor acestora; (e) lizibilitatea marcajelor rutiere (poziție, dimensiuni și retroreflectivitate în condiții uscate și umede); (f) contrastul adecvat al marcajelor rutiere; (g) iluminarea drumurilor și a intersecțiilor; (h) echipamente adecvate pe marginea drumului. 5. Semnalizare rutieră: (a) operare; (b) vizibilitate. 6. Obiecte, zone curate și sisteme rutiere de restricționare: (a) zona marginii drumului, inclusiv vegetația; (b) pericole pe marginea drumului și distanța de la marginea părții carosabile sau a pistei pentru biciclete; (c) adaptarea sistemelor rutiere de restricționare într-un mod ușor de utilizat (spații care separă sensurile de circulație și parapete de siguranță pentru evitarea pericolelor la care sunt expuși utilizatorii vulnerabili ai drumurilor); (d) tratamentele părților terminale ale parapetelor de siguranță;			
---	--	--	--

(e) sisteme adecvate de restricționare rutieră la poduri și canale de scurgere; (f) garduri (pe drumuri cu acces limitat). 7. Pavajul: (a) defectele pavajului; (b) rezistența la derapare; (c) material desprins/pietris/pietre; (d) îndiguirea și drenarea apei. 8. Poduri și tuneluri: (a) prezența și numărul podurilor; (b) prezența și numărul tunelurilor; (c) elemente vizuale care reprezintă riscuri pentru siguranța infrastructurii. 9. Alte aspecte: (a) punerea la dispoziție a unor spații de parcare și a unor spații de servicii sigure; (b) facilități pentru vehicule grele; (c) orbirea prin faruri; (d) lucrările rutiere; (e) activități nesigure pe marginea drumului; (f) informații adecvate în echipamentele STI (de exemplu, panouri cu mesaje variabile); (g) fauna sălbatică și alte animale; (h) atenționări pentru zone școlare (dacă este cazul).			
ANEXA III ELEMENTE INDICATIVE ALE EVALUĂRILOR SIGURANȚEI RUTIERE LA NIVELUL ÎNTREGII REȚELE 1. Generalități:		Prevederi UE opționale	Potrivit prevederilor art. 5 alin. (4) din Directivă, „La efectuarea evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele, statele membre pot lua în considerare elementele indicative prevăzute în anexa III”.

(a) tipul de drum în legătură cu tipul și dimensiunile regiunilor/orașelor pe care le conectează; (b) lungimea tronsonului rutier; (c) tipul zonei (rurală, urbană); (d) destinația terenurilor (scop educațional, comercială, industrială și de producție, rezidențială, agricolă și zootehnică, zonă nedezvoltată); (e) densitatea punctelor de acces la proprietate; (f) prezența drumurilor de serviciu (de exemplu pentru magazine); (g) prezența lucrărilor rutiere; (h) prezența parcărilor. 2. Volumele traficului: (a) volumele traficului; (b) volumele măsurate ale traficului motocicletelor; (c) volumele măsurate ale traficului pietonal pe ambele părți, menționând dacă circulația are loc „de-a lungul drumului” sau „transversal”; (d) volumele măsurate ale traficului bicicletelor pe ambele părți, menționând dacă circulația are loc „de-a lungul drumului” sau „transversal”; (e) volumele măsurate ale traficului vehiculelor grele; (f) fluxurile estimate de pietoni determinate din atributele destinației terenurilor adiacente; (g) fluxurile estimate de bicicliști determinate din atributele destinației terenurilor adiacente. 3. Date referitoare la accidente:			Totodată, având în vedere caracterul tehnic al prevederilor anexei nr. III la Directivă, aceste dispoziții vor fi transpuse în normele privind evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele, care urmează a fi aprobate de organul central de specialitate în domeniul infrastructurii rutiere, în temeiul art. 9¹ alin. (6), ulterior adoptării proiectului de lege.
---	--	--	--

(a) numărul, locul și cauza accidentelor rutiere mortale în funcție de categoria de utilizator al drumurilor; (b) numărul și locul vătămărilor grave în funcție de categoria de utilizator al drumurilor. 4. Caracteristici operaționale: (a) limita de viteză (generală, pentru motocicletele, pentru camioane); (b) viteza de operare (a 85-a centilă); (c) gestionarea vitezei și/sau liniștirea traficului; (d) prezența dispozitivelor STI: alerte de trafic greu, panouri cu mesaje variabile; (e) atenționări pentru zone școlare; (f) prezența unor supraveghetori ai traversărilor elevilor la intervale de timp prescrise. 5. Caracteristici geometrice: (a) caracteristici ale secțiunii transversale (numărul, tipul și lățimea benzilor de circulație, configurația și materialul benzilor centrale mediane, piste de biciclete, căi pietonale etc.), inclusiv variabilitatea acestora; (b) curbura orizontală; (c) pantă și traseu vertical; (d) vizibilitate și vedere la distanță. 6. Obiecte, zone curate și sisteme rutiere de restricționare: (a) zona marginii drumului și zone curate; (b) obstacole fixe pe marginea drumului (de exemplu stâlpii de iluminat, copaci etc.); (c) distanța obstacolelor față de marginea drumului; (d) densitatea obstacolelor; (e) benzi rugoase de avertizare sonoră; (f) sisteme de restricționare rutieră.			
--	--	--	--

7. Poduri și tuneluri: (a) prezența și numărul podurilor, precum și informații relevante cu privire la acestea; (b) prezența și numărul tunelurilor, precum și informații relevante cu privire la acestea; (c) elemente vizuale care reprezintă riscuri pentru siguranța infrastructurii. 8. Intersecții: (a) tipul intersecției și numărul de brațe (menționând, în special, tipul de control și prezența căilor protejate pentru viraje); (b) prezența „canalizărilor” de trafic; (c) calitatea intersecției; (d) volumul traficului pe drumul cu care se intersectează; (e) prezența trecerilor la nivel (menționând, în special, tipul de trecere și dacă acestea sunt acționate de o persoană sau nu, sunt manuale sau automatizate). 9. Întreținere: (a) defectele pavajului; (b) rezistența la derapare a pavajului; (c) starea acostamentului(inclusiv a vegetației); (d) starea panourilor de semnalizare, a marcajelor și a delimitării; (e) starea sistemelor de restricționare rutieră. 10. Facilități pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor: (a) treceri pentru pietoni și bicicliști (treceri la nivelul drumului și pasaje denivelate); (b) treceri pentru biciclete (treceri la nivelul drumului și pasaje denivelate); (c) garduri pietonale; (d) existența unor trotuare sau a unor drumuri pietonale separate;			
--	--	--	--

(e) infrastructură pentru biciclete și tipul acestora (piste pentru biciclete, benzi pentru biciclete, altele); (f) calitatea trecerilor de pietoni în ceea ce privește vizibilitatea și semnalizarea fiecărei facilități; (g) facilități de traversare pentru pietoni și bicicliști pe breteaua de intrare a joncțiunii drumului secundar al rețelei rutiere; (h) existența unor rute alternative pentru pietoni și bicicliști dacă nu există facilități separate. 11. Sisteme pre/post coliziune pentru vătămrile în trafic și elemente de atenuare a gravității: (a) centrele operaționale ale rețelei și alte facilități de patrulare; (b) mecanisme de informare a participanților la trafic condițiile de conducere pentru prevenirea accidentelor sau incidentelor; (c) sisteme de detectare automată a incidentelor: senzori și camere de luat vederi; (d) sisteme de gestionare a incidentelor; (e) sisteme de comunicare cu serviciile responsabile pentru urgențe.			
ANEXA IV INFORMAȚII REFERITOARE LA ACCIDENTE MENȚIONATE ÎN RAPORTELE DE ACCIDENTE Rapoartele de accidente trebuie să cuprindă următoarele elemente: 1. poziția locului accidentului (cât mai exactă), inclusiv coordonatele GNSS; 2. imagini și/sau diagrame cu locul accidentului; 3. data și ora accidentului; 4. informații referitoare la drum, cum ar fi tipul de zonă, tipul de drum, tipul de	Transpus în pct. 2 din anexa nr. 2 a Regulamentului privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere, aprobat prin HG nr. 807/2025.	Compatibil	

joncțiune, cu precizarea sistemelor de semnalizare, numărul căilor rutiere, marcajul, suprafața rutieră, sistemele de iluminat și condițiile meteorologice, limitarea de viteză, obstacolele de la marginea drumului; 5. gravitatea accidentului; 6. caracteristicile persoanelor implicate în accident, cum ar fi vârsta, sexul, naționalitatea, nivelul alcoolemiei, utilizarea sau nu a echipamentelor de siguranță; 7. date cu privire la autovehiculele implicate în accident (tip, vechime, țara în care este înregistrat, echipament de siguranță după caz, date privind ultimele controale tehnice periodice, în conformitate cu legislația aplicabilă); 8. date referitoare la accident, cum ar fi tipul accidentului, tipul coliziunii, manevrarea vehiculului și manevrele conducătorului auto;			
---	--	--	--



Nr. 08/1-340 din 27.01.2026

Cancelaria de Stat

Prin prezenta, în conformitate cu pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, remitem pentru înregistrare, *proiectul de lege pentru modificarea Legii nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii 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 lege pentru modificarea Legii nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul respectiv are drept scop transpunerea în totalitate a prevederilor Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului	Acțiunea nr. 43 a Capitolului nr. 14 din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, astfel cum a fost modificat prin Hotărârea Guvernului nr. 818/2025.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	• Ministerul Finanțelor; • Ministerul Afacerilor Interne; • Ministerul Educației și Cercetării; • Centrul de Armonizare a Legislației; • Congresul Autorităților Locale din Moldova.

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 lege; 2. Nota de fundamentare; 3. Tabelul comparativ; 4. Tabelele de concordanță.
9.	Data și ora depunerii cererii	Conform semnăturii electronice
10.	Semnătura	(semnat electronic)

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA

*Ex. Guțu Marin,
tel. 022 233 267*