

**TABEL DE CONCORDANȚĂ**  
**la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea**  
**proiectului de lege privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere**

1	<p><b>Titlul actului Uniunii Europene, inclusiv cele mai recente amendamente incluse</b></p> <p>Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, (OJ L 319 29.11.2008, p. 59), așa cum a fost modificat prin prin JO L 305, 26.11.2019, p.1</p>					9
2	<p><b>Titlul proiectului de act normativ național</b></p> <p>Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea proiectului de lege privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere</p>					
3	<p><b>Gradul general de compatibilitate</b></p> <p>Parțial compatibil</p>					
	<p><b>Actul Uniunii Europene</b></p> <p>4</p>	<p><b>Proiectul de act normativ național</b></p> <p>5</p>	<p><b>Gradul de compatibilitate</b></p> <p>6</p>	<p><b>Diferențele</b></p> <p>7</p>	<p><b>Observațiile</b></p> <p>8</p>	<p><b>Autoritatea/persoana responsabilă</b></p> <p>9</p>
	<p><b>Articolul 1</b></p> <p><b>Obiectul și domeniul de aplicare</b></p> <p>(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.</p>	<p>Articolul 1 alin. (1)</p> <p>Prezenta lege stabilește cadrul instituțional și modul de gestionare a siguranței circulației pe infrastructura rutieră prin proceduri de:</p> <p>a) evaluarea de impact asupra siguranței rutiere;</p> <p>b) audit în domeniul siguranței rutiere;</p> <p>c) inspecții în materie de siguranță rutieră;</p> <p>d) clasificarea siguranței rețelei rutiere.</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>A fost exclusă procedura de evaluare a siguranței rutiere la nivelul întregii rețele</p>	<p>Republica Moldova nu are capacitatea (resurse umane calificate, date inițiale, statistici relevante, capacitate instituțională) pentru implementare a evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele.</p>	
	<p>(2) Prezenta directivă se aplică drumurilor care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană, autostrăzilor și altor drumuri principale, indiferent dacă</p>	<p>Articolul 1 alin. (2)</p> <p>Prezenta lege se aplică drumurilor care fac parte din rețeaua rutieră</p>	<p>Compatibil</p>		<p>Drumurile specificate la art. 1 alin. (2) al proiectului de Lege cuprind inclusiv</p>	

<p>acestea se află în faza de proiectare, de construcție sau de exploatare.</p>	<p>transeuropeană și drumurile 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.</p>		<p>drumurile specificate la articolul 1 alin. (2) al Directivei</p>
<p>(3) Prezentă 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 deservesc 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 pistele 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.</p>	<p>Articolul 1 alin. (2) Prezentă lege se aplică drumurilor care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană și drumurile 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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Drumurile specificate la art. 1 alin. (2) al proiectului de Lege cuprind inclusiv drumurile specificate la articolul 1 alin. (3) al Directivei, cu excepția drumurilor comunale definite. Excepția a fost admisă în temeiul articolului 1 alin. (4) al Directivei.</p>
<p>(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.</p>		<p>Compatibil</p>	<p>Drumurile specificate la art. 1 alin. (2) al proiectului de Lege nu includ drumurile comunale care cad sub incidența articolului 1 alin. (3) al Directivei</p>

<p>Statele membre pot include în domeniul de aplicare al prezentei directive drumuri care nu sunt menționate la alineatele (2) și (3).</p>	<p>Articolul 1 alin. (2) Prezenta lege se aplică drumurilor care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană și drumurile 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.</p>	<p>Parțial Compatibil</p>	<p>Compelmentar la drumurile care cad sub incidența articolului 1 alin. (2) și (3) a Directivei, în proiectul de Lege au fost incluse și drumurile locale de interes raional (municipal) în intravilanul localităților</p>	
<p>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.</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	<p>Directiva 2004/54/CE nu este transpusă și nu există o asemenea necesitate din lipsa de infrastructură.</p>	
<p>Comisia publică lista drumurilor notificate în conformitate cu prezentul articol.</p> <p>(5) Prezenta directivă nu se aplică drumurilor din tuneluri reglementate de Directiva 2004/54/CE.</p>	<p>Articolul 2</p> <p><b>Definiții</b></p>			

<p>În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:</p> <p>▼M1</p> <p>1. „rețea rutieră transeuropeană” înseamnă rețelele rutiere identificate în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ( 1 );</p> <p>▼M1</p> <p>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:</p> <p>(a) este prevăzut, cu excepția punctelor speciale sau în mod temporar, cu părți carosabile separate pentru cele două direcții de trafic, separate între ele printr-o bandă despărțitoare care nu este destinată traficului sau, în mod excepțional, prin alte mijloace;</p> <p>(b) nu se intersectează la același nivel cu niciun drum, cu nicio cale ferată sau linie de tramvai, pistă de biciclete sau cale pietonală;</p> <p>(c) este desemnat în mod special ca autostradă;</p> <p>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”</p>		<p>Necompatibil</p>		<p>Noțiunea nu este utilizată în proiectul de Lege</p>	
		<p>Parțial compatibil</p>		<p>Noțiunea de <i>autostradă</i> este definită la art. 2 alin. (3) pct. 2) lit. a) al Legii drumurilor nr. 509/1995.</p>	
		<p>Parțial compatibil</p>		<p>Conform clasificării naționale a drumurilor stabilite la art. 2 al Legii drumurilor nr. 509/1995, echivalentul drumurilor principale sunt drumurile</p>	

<p>în clasificarea națională a drumurilor aflată în vigoare la 26 noiembrie 2019;</p> <p>▼B</p> <p>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;</p>	<p>Articolul 3. Autoritatea administrativă responsabilă de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere</p> <p>(1) Guvernul desemnează administrativă responsabilă de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere (în continuare - autoritatea competentă).</p> <p>(2) Modul de organizare și funcționare a autorității competente este stabilit de către Guvern.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>expres, definite art. 2 alin. (3) pct. 2) lit. b) a celeiași legi.</p>	
<p>3. „evaluarea de impact asupra siguranței rutiere” înseamnă o analiză comparativă strategică a impactului asupra gradului de siguranță a rețelei rutiere al unei noi căi rutiere sau al unei modificări substanțiale a rețelei existente;</p>	<p><i>evaluarea de impact asupra siguranței rutiere</i> - analiză comparativă strategică a impactului asupra gradului de siguranță a rețelei rutiere al unei noi căi rutiere sau al unei modificări substanțiale a rețelei existente;</p>	<p>Compatibil</p>		
<p>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</p>	<p><i>operațiune de audit în domeniul siguranței rutiere</i> – verificare detaliată, tehnică și sistematică, independentă, din punctul de vedere al siguranței, a caracteristicilor de proiectare proprii unui proiect de infrastructură</p>	<p>Compatibil</p>		

<p>infrastructură rutieră în toate etapele, de la planificarea la începutul exploatarei;</p> <p>▼MI _____</p> <p>▼MI</p>	<p>rutieră în toate etapele, de la planificare pînă la începutul exploatarei;</p>	<p>Necompatibil</p>	<p>Noțiune neutilizată în proiectul de Lege</p>	
<p>6. „rating de siguranță” înseamnă clasificarea componentelor rețelei rutiere existente în categorii în conformitate cu siguranța lor încorporată măsurată în mod obiectiv;</p> <p>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 ;</p> <p>▼MI</p>	<p><i>inspecție specifică în materie de siguranță rutieră</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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</li> </ul>	<p>Compatibil</p>		
<p>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 ;</p> <p>▼B</p>	<p><i>inspecție periodică în materie de siguranță rutieră</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- verificarea periodică obișnuită a caracteristicilor și defectelor care necesită lucrări de întreținere din motive de siguranță;</li> </ul>	<p>Compatibil</p>		
<p>8. „linii directe” înseamnă măsurile adoptate de statele membre care indică etapele de urmat și elementele de avut în vedere în aplicarea</p>		<p>Necompatibil</p>	<p>Prevederi care urmează a fi transpuse în actele normative privind punerea în aplicare a</p>	<p>MIDR</p>

<p>procedurilor de siguranță prevăzute în prezenta directivă;</p> <p>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;</p> <p>▼M1</p> <p>10. „utilizatori vulnerabili ai drumurilor” înseamnă participanți la trafic nemotorizați, îndeosebi bicicliști și pietoni, precum și utilizatori de vehicule motorizate cu două roți.</p> <p>▼B</p>		<p>Necompatibil</p> <p>Necompatibil</p>	<p>prezentei Legi, până la 01.01.2025.</p> <p>Prevederi care urmează a fi transpuse în actele normative privind punerea în aplicare a prezentei Legi, până la 01.01.2025.</p> <p>Prevederi care urmează a fi transpuse în actele normative privind punerea în aplicare a prezentei Legi, până la 01.01.2025.</p>	<p>MIDR</p> <p>MIDR</p>
<p><i>Articolul 3</i></p> <p><b>Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere pentru proiecte de infrastructură</b></p> <p>(1) Statele membre garantează realizarea unei evaluări de impact asupra siguranței rutiere pentru toate proiectele de infrastructură.</p> <p>(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.</p> <p>(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</p>	<p>Articolul 7 alin. (1)</p> <p>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 se construiește sau se modifică substanțial.</p>	<p>Parțial compatibil</p> <p>Au fost omise criteriile indicate în anexa I</p>	<p>Criteriile indicate în anexa I a Directivei urmează a fi transpuse în actele normative privind punerea în aplicare a prezentei Legi, până la 01.01.2025.</p>	<p>MIDR</p> <p>MIDR</p>

<p>necesare realizării unei analize costuri-beneficii a diverselor opțiuni evaluate.</p>				
<p><b>Articolul 4</b>  <b>Operațiuni de audit în domeniul siguranței rutiere pentru proiecte de infrastructură</b>  (1) Statele membre garantează realizarea unor operațiuni de audit în domeniul siguranței rutiere pentru toate proiectele de infrastructură.  (2) La efectuarea unui audit în domeniul siguranței rutiere, statele membre se străduiesc să respecte criteriile indicate în anexa II.  Statele membre garantează numirea unui auditor responsabil de realizarea unei operațiuni de audit având ca obiect caracteristicile de proiectare ale unui plan de infrastructură.  Auditorul este desemnat în conformitate cu dispozițiile articolului 9 alineatul (4) și are 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).</p>	<p>Art. 13 alin. (1) Operațiunea de audit în domeniul siguranței rutiere și inspecția în materie de siguranță rutieră sunt obligatorii începând cu 01 ianuarie 2025.  Art. 7 alin. (7) Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și operațiunea de audit în domeniul siguranței rutiere se efectuează de un auditor de siguranță rutieră sau echipă de auditori.  (1) Auditorii de siguranță rutieră urmează o formare profesională în domeniu, la încheierea căreia li se eliberează un certificat de competență profesională, după care participă cel puțin o dată la fiecare 5 ani, la cursuri de formare profesională.  (2) Formarea inițială și perfecționarea în domeniul siguranței rutiere se realizează în baza</p>	<p>Compatibil</p> <p>Parțial compatibil</p> <p>Compatibil</p>	<p>Au fost omise criteriile indicate în anexa II</p> <p>Criteriile indicate în anexa II a Directivei urmează a fi transpuse în actele normative privind punerea în aplicare a prezentei Legi, până la 01.01.2025.</p> <p><b>MDR</b></p>	

	<p>programelor autorizate de provizoriu/acreditate de către Agenția Națională de Asigurare a Calității în Educație și Cercetare sau de către alte agenții de evaluare a calității înscrise în Registrul European pentru Asigurarea Calității.</p> <p>(3) Pentru obținerea certificatului de competență profesională, este necesar îndeplinirea cumulativă a următoarelor condiții:</p> <p>a) Studii superioare de licență la una din specialitățile: Căi ferate, drumuri, poduri; Ingineria transportului auto și experiență profesională în aceste domenii de cel puțin 5 ani sau alte specialități, dar cu experiență profesională în domeniul siguranței traficului rutier și/sau a analizei accidentelor rutiere, de cel puțin 5 ani;</p> <p>b) deține certificat de competență profesională obținut în condițiile alin. (1);</p>			
<p>(3) Auditurile în domeniul siguranței rutiere sunt parte integrantă a procesului de concepere a proiectului de infrastructură în stadiul proiectării preliminare, al proiectării detaliate, precum și în cel anterior exploatarea și de la începutul acesteia.</p>	<p>Art. 7 alin. (3) Operațiunea de audit în domeniul siguranței rutiere este parte integrantă a procesului de concepere și proiectare a infrastructurii rutiere în cadrul următoarelor etape:</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>A fost omisă operațiunea de audit anterior exploatarea</p>	

<p>(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.</p>	<p>a) studiul de fezabilitate a unui proiect de infrastructură rutieră până la verificarea proiectului de construcție a drumului public;</p> <p>b) proiect tehnic sau detalii de execuție, până la verificarea proiectului de construcție a drumului public;</p> <p>c) în termen de un an de la recepția la terminarea lucrărilor;</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Au fost omise aspectele cu privire la rapoartele dintre auditor și autoritatea competentă</p>	
<p>(5) Statele membre garantează că raportul menționat la alineatul (4) este urmat de elaborarea unor recomandări pertinente din punctul de vedere al siguranței.</p> <p>▼MI</p> <p>(6) Comisia oferă orientări pentru proiectarea „marginilor care iartă ale drumurilor” și a „drumurilor care</p>	<p>Art. 8 alin. (1) Rezultatele evaluării de impact asupra siguranței rutiere și operațiunii de audit în domeniul siguranței rutiere sunt documentate în rapoarte, în care sunt stabilite eventualele deficiențe constatate și recomandări privind remediarea acestora</p>	<p>Necompatibil</p>	<p>Raporturile dintre auditor, comanditar și proiectant, urmează a fi transpuse în actele normative privind punerea în aplicare a prezentei Legi, până la 01.01.2025.</p>	<p>MIDR</p>
	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>			

<p>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.</p>				<p>Condițiile față de raport urmează a fi transpuse în actele normative privind punerea în aplicare a prezentei Legi, până la 01.01.2025.</p>	<p><b>MIDR</b></p>
<p><i>Articolul 5</i>  <b>Evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele</b>  (1) Statele membre se asigură că o evaluare a siguranței rutiere la nivelul întregii rețele este efectuată pe întreaga rețea rutieră în exploatare care face obiectul prezentei directive.  (2) Evaluările siguranței rutiere la nivelul întregii rețele evaluează riscul de</p>		<p>Incompatibil</p>		<p>Republica Moldova nu are capacitatea (resurse umane calificate, date inițiale, statistici relevante, capacitate instituțională) pentru implementare a evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele.</p>	

<p>accidente și de coliziuni cu urmări grave pe baza următoarelor elemente:</p> <p>(a) în principal, o examinare vizuală, fie la fața locului, fie prin mijloace electronice, a caracteristicilor de proiectare ale drumului (siguranța încorporată); și</p> <p>(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.</p>		
<p>(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.</p>		
<p>(4) La efectuarea evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele, statele membre pot lua în considerare elementele indicative prevăzute în anexa III.</p>		
<p>(5) Comisia oferă orientări privind metodologia de efectuare a evaluărilor sistematice ale siguranței rutiere și ale ratingurilor de siguranță la nivelul întregii rețele.</p>		
<p>(6) Pe baza rezultatelor evaluării menționate la alineatul (1) și în scopul stabilirii nivelului de prioritate pentru</p>		
<p>Procedură care urmează a fi implementată ulterior în funcție de rezultatele implementării procedurilor de clasificare a tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente.</p>		

<p>acțiunile suplimentare necesare, statele membre clasifică toate tronsoanele rețelei rutiere în cel puțin trei categorii în funcție de nivelul lor de siguranță.</p>				
<p><i>Articolul 6</i>  <b>Inspețiile periodice în materie de siguranță rutieră</b>  (1) Statele membre se asigură că inspețiile periodice în materie de siguranță rutieră se efectuează suficient de frecvent pentru a se garanta nivelul de siguranță adecvate pentru infrastructura rutieră în cauză.  ▼M1 —  ▼M1</p>	<p>Art. 10 alin. (3) Inspețiile periodice în materie de siguranță rutieră se realizează obligatoriu pentru fiecare drum public al rețelei rutiere care face obiectul art. 1 alin. (2) al prezentei legi, minim o dată la 5 ani, în conformitate cu procedura aprobată de Guvern.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Directiva 2004/54/CE nu este transpusă și nu există o asemenea necesitate din lipsa de infrastructură.</p>	
<p>(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. Inspețiile comune în materie de siguranță rutieră sunt suficient de frecvente pentru a garanta nivelul de siguranță adecvate, dar, în orice caz, sunt efectuate cel puțin o dată la șase ani.  ▼B</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	<p>Prevederi aplicabile doar pentru țările membre.</p>
<p>(4) Fără a aduce atingere liniilor directe adoptate în temeiul articolului 8, statele membre adoptă o</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	<p>Prevederi aplicabile doar pentru țările membre.</p>	

<p>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.</p> <p>▼MI</p>					
<p><i>Articolul 6a</i></p> <p><b>Acțiunile de urmărire a procedurilor pentru drumurile în exploatare</b></p> <p>(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.</p>		<p>Necompatibil</p>		<p>Republica Moldova nu are capacitatea (resurse umane calificate, date inițiale, statistici relevante, capacitate instituțională) pentru implementare a evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele.</p> <p>Procedură care urmează a fi implementată ulterior în funcție de rezultatele implementării procedurilor de clasificare a tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente.</p>	
<p>(2) La efectuarea inspecțiilor specifice în materie de siguranță rutieră, statele membre pot lua în considerare elementele indicative prevăzute în anexa IIa.</p>		<p>Necompatibil</p>		<p>Elementele indicative prevăzute în anexa IIa a Directivei, urmează a fi transpuse în actele normative privind punerea în aplicare a prezentei Legi, până la 01.01.2025.</p>	<p><b>MIDR</b></p>
<p>(3) Inspecțiile specifice în materie de siguranță rutieră sunt efectuate de</p>	<p>Art. 10 alin. (1) Inspecțiile în materie de siguranță rutieră</p>	<p>Compatibil</p>			

<p>echipe de experți. Cel puțin unul dintre membrii echipei de experți trebuie să îndeplinească cerințele prevăzute la articolul 9 alineatul (4) litera (a).</p>	<p>se efectuează de echipe de angajați din cadrul autorității competente. (5) Echipa de inspecție în materie de siguranță rutieră trebuie să fie formată din cel puțin un auditor în domeniul siguranței rutiere, titular al certificatului de competență profesională, în calitate de conducător de echipă.</p>	<p>Partțial compatibil</p>	<p>Au fost omise condițiile față de raporturile în urma inspecțiilor de siguranță</p>	<p>Prevederi care urmează a fi transpuse în actele normative privind punerea în aplicare a prezentei Legi, până la 01.01.2025.</p>	<p><b>MDDR</b></p>
<p>(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.</p>	<p>Art. 11 alin. (1) Raportul rezultat în urma inspecțiilor periodice și specifice în materie de siguranță rutieră stabilește eventualele deficiențe de siguranță rutieră și setul de recomandări privind remedierea acestora pe termen scurt, mediu și lung.</p>	<p>Partțial compatibil</p>			
<p>(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.</p>	<p>Art. 11 alin. (3) Administratorul drumului va pregăti periodic un plan de măsuri ordonat în funcție de priorități, bazat pe riscuri și analize de cost-beneficiu, pentru a urmări punerea în aplicare a măsurilor de remediere identificate.</p>	<p>Partțial compatibil</p>			
<p>(6) Statele membre pregătesc și actualizează periodic un plan de măsuri</p>	<p>Art. 11 alin. (3) Administratorul drumului va</p>	<p>Partțial compatibil</p>			

<p>ordonate în funcție de priorități, bazat pe riscuri, pentru a urmări punerea în aplicare a măsurilor de remediere identificate.</p>	<p>pregăti periodic un plan de măsuri ordonat în funcție de priorități, bazat pe riscuri și analize de cost-beneficiu, pentru a urmări punerea în aplicare a măsurilor de remediere identificate.</p>			
<p><i>Articolul 6b</i>  <b>Protecția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor</b>          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.</p>		<p>Necompatibil</p>	<p>Prevederi care urmează a fi transpuse în actele normative privind punerea în aplicare a prezentei Legi, până la 01.01.2025.</p>	<p><b>MIDR</b></p>
<p><i>Articolul 6c</i>  <b>Marcaje rutiere și panouri de semnalizare rutieră</b>          (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).</p>		<p>Necompatibil</p>	<p>Prevederi care urmează a fi transpuse în actele normative privind punerea în aplicare a prezentei Legi, până la 01.01.2025.</p>	<p><b>MIDR</b></p>
<p>(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</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	<p>Prevederi aplicabile doar pentru țările membre.</p>	

<p>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.</p> <p>Evaluarea ia în considerare în special următoarele elemente:</p> <p>(a) interacțiunea dintre diferitele tehnologii de asistență a conducătorului auto și infrastructură;</p> <p>(b) efectele condițiilor meteorologice și ale fenomenelor atmosferice, precum și ale traficului asupra marcajelor rutiere și panourilor de semnalizare rutieră prezente pe teritoriul Uniunii;</p> <p>(c) tipul și frecvența lucrărilor de întreținere necesare pentru diferite tehnologii, inclusiv o estimare a costurilor.</p> <p>(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</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	<p>Prevederi aplicabile doar pentru țările membre.</p>	
---	--	----------------------------------	--	--

<p>de asistență a conducătorului auto. Respectiv cele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 13 alineatul (2).</p> <p>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.</p>					
<p><b>Articolul 6d</b>  <b>Informare și transparență</b>          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).</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>		<p>Prevederi aplicabile doar pentru țările membre.</p>	
<p><b>Articolul 6e</b>  <b>Raportarea voluntară</b>          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.          ▼B</p>		<p>Necompatibil</p>		<p>Prevederi care urmează a fi transpuse în actele normative privind punerea în aplicare a prezentei Legi, până la 01.01.2025.</p>	<p>MIDR</p>
<p><b>Articolul 7</b>  <b>Gestionarea datelor</b></p>					

<p>(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.</p> <p>▼MI</p>	<p>Art. 10 alin. (4) Inspekțiile specifice în materie de siguranță rutieră se realizează pe tronsoanele cu o concentrație mare de accidente rutiere și după fiecare accident rutier soldat cu persoane decedate.</p> <p>Art. 11 alin. (1) Raportul rezultat în urma inspekțiilor periodice și specifice în materie de siguranță rutieră stabilește eventualele deficiențe de siguranță rutieră și setul de recomandări privind remedierea acestora pe termen scurt, mediu și lung.</p> <p>alin. (2) Forma și conținutul rapoartelor inspekțiilor în materie de siguranță rutieră sunt aprobate de Guvern.</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Au fost omise criteriile indicate în anexa IV</p>	<p>MIDR</p>
<p>(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. Respectivul acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 13 alineatul (2).</p> <p>▼B</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	<p>Prevederi aplicabile doar pentru țările membre.</p>	
<p>(2) Statele membre calculează costul social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate și costul</p>	<p>Articolul 12. Calculul costului social mediu al unui accident rutier</p>	<p>Compatibil</p>		

<p>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.</p>	<p>(1) Autoritatea competentă va asigura calculul costului social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate și costul social mediu al unui accident grav. (2) Revizuirea calculului menționat la alin. (1), va fi efectuat cel puțin o dată la 5 ani.</p>			
<p><i>Articolul 8</i> <b>Adoptarea și comunicarea liniilor directoare</b> (1) Statele membre garantează adoptarea unor linii directoare, în cazul în care acestea nu există deja, până la 19 decembrie 2011, pentru a sprijini entitățile competente în aplicarea prezentei directive.  (2) Statele membre comunică Comisiei aceste linii directoare în termen de trei luni de la adoptarea sau modificarea lor.  (3) Comisia le pune la dispoziție pe o pagină de Internet publică.</p>		<p>Incompatibil</p>	<p>Prevederi care urmează a fi incluse în strategia de siguranță a Republicii Moldova.</p> <p>Prevederi aplicabile doar pentru țările membre.</p> <p>Prevederi aplicabile doar pentru țările membre.</p>	
<p><i>Articolul 9</i> <b>Numirea și formarea auditorilor</b> (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. ▼MI</p>	<p>Art. 5 alin. (2) Formarea inițială și perfecționarea în domeniul siguranței rutiere se realizează în baza programelor autorizate provizoriu/acreditate de către Agenția Națională de Asigurare a Calității în Educație și Cercetare sau de</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p> <p>Prevederi UE neaplicabile</p> <p>Parțial compatibil</p>		

<p>(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. ▼ B</p>	<p>către alte agenții de evaluare a calității înscrise în Registrul European pentru Asigurarea Calității.</p>	<p>Necompatibil</p>	<p>Prevederi care urmează a fi transpuse în actele normative privind punerea în aplicare a prezentei Legi, până la 01.01.2025.</p>	<p>MIDR</p>
<p>(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.</p>	<p>Art 5 alin. (1) Auditorii de siguranță rutieră urmează o formare profesională în domeniu, la încheierea căreia li se eliberează un certificat de competență profesională, după care participă cel puțin o dată la fiecare 5 ani, la cursuri de formare profesională. alin. (5) Certificatul de competență profesională a auditorului de siguranță rutieră se eliberează persoanelor care îndeplinesc cumulativ următoarele condiții: a) are studii superioare de licență în una dintre specialitățile: drumuri și poduri, sau ingineria transportului auto, precum și</p>	<p>Compatibil</p>		

<p>(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.</p> <p>(4) Statele membre garantează numirea auditorilor în conformitate cu cerințele următoare:</p> <p>(a) auditorii trebuie să aibă experiență relevantă sau formare în domeniul proiectării rutiere, al ingineriei siguranței rutiere și al analizei accidentelor;</p>	<p>o experiență profesională de cel puțin 5 ani în domeniile respective sau experiență de 5 ani în domeniul ingineriei siguranței rutiere sau al analizei accidentelor rutiere;</p> <p>b) a urmat cursurile de formare profesională conform alin. (2);</p>	<p>Necompatibil</p>	<p>Până în prezent, în Republica Moldova nu au fost eliberate asemenea certificate.</p>	
<p>(3) Statele membre garantează că auditorii de siguranță rutieră urmează o formare profesională în domeniu, la încheierea căreia li se eliberează un certificat de competență profesională, după care participă cel puțin o dată la fiecare 5 ani, la cursuri de formare profesională.</p> <p>(5) Certificatul de competență profesională a auditorului de siguranță rutieră se eliberează persoanelor care îndeplinesc cumulativ următoarele condiții:</p> <p>a) are studii superioare de licență în una dintre specialitățile: drumuri și poduri, sau ingineria transportului auto, precum și o experiență profesională de cel puțin 5 ani în domeniile respective sau experiență de 5 ani în domeniul ingineriei siguranței rutiere sau al analizei accidentelor rutiere;</p>	<p>Art 5 alin. (1) Auditorii de siguranță rutieră urmează o formare profesională în domeniu, la încheierea căreia li se eliberează un certificat de competență profesională, după care participă cel puțin o dată la fiecare 5 ani, la cursuri de formare profesională.</p> <p>(5) Certificatul de competență profesională a auditorului de siguranță rutieră se eliberează persoanelor care îndeplinesc cumulativ următoarele condiții:</p> <p>a) are studii superioare de licență în una dintre specialitățile: drumuri și poduri, sau ingineria transportului auto, precum și o experiență profesională de cel puțin 5 ani în domeniile respective sau experiență de 5 ani în domeniul ingineriei siguranței rutiere sau al analizei accidentelor rutiere;</p>	<p>Compatibil</p>		

<p>(b) după doi ani de la adoptarea, de către statele membre, a liniilor directe, în conformitate cu articolul 8, operațiunile de audit în domeniul siguranței rutiere vor fi realizate numai de auditorii sau de echipele din care fac parte auditori care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatele (2) și (3);</p> <p>(c) pentru buna derulare a proiectului de infrastructură auditat, auditorul nu trebuie să participe, în momentul auditului, la proiectarea sau exploatarea acestuia. ▼M1</p>	<p>b) a urmat cursurile de formare profesională conform alin. (2);</p> <p>Articolul 7 alin. (7) Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și operațiunea de audit în domeniul siguranței rutiere se efectuează de un auditor de siguranță rutieră sau echipă de auditori.</p> <p>Articolul 6. Independența auditorului de siguranță rutieră (1) Auditorul de siguranță rutieră trebuie fie independent în raport cu administratorul drumului și echipa de proiectanți. (2) Independența auditorului în raport cu administratorul drumului și echipa de proiectanți, este afectată atunci când:</p>	<p>Parțial compatibil</p> <p>Compatibil</p>		
---	--	---	--	--

	d) auditorul de siguranță rutieră nu a fost implicat în procesul de proiectare;			
<p><i>Articolul 10</i></p> <p><b>Schimbul de bune practici</b></p> <p>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.</p> <p>▼B</p>		Prevederi UE neaplicabile	Prevederi aplicabile doar pentru țările membre.	
<p><i>Articolul 11</i></p> <p><b>Îmbunătățirea continuă a practicilor de gestionare a siguranței rutiere</b></p> <p>(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.</p> <p>▼M1 _____</p> <p>▼B</p> <p>(3) După caz, organizațiile guvernamentale relevante, care activează în domeniul siguranței și</p>		Prevederi UE neaplicabile	Prevederi aplicabile doar pentru țările membre.	

<p>gestionării infrastructurilor rutiere, pot fi consultate cu privire la chestiuni legate de aspectele tehnice ale siguranței. ▼M1</p>					
<p><i>Articolul 11a</i> <b>Raportarea</b> (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.</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>		<p>Prevederi aplicabile doar pentru țările membre.</p>	
<p>(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.</p>					

▼M1	<p><i>Articolul 12</i></p> <p><b>Modificarea anexelor</b></p> <p>Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 12a, acte delegate de modificare a anexelor în vederea adaptării acestora la progresele tehnice.</p> <p>▼M1</p>	Prevederi UE neaplicabile	Prevederi aplicabile doar pentru țările membre.	
▼M1	<p><i>Articolul 12a</i></p> <p><b>Exercitarea delegării de competențe</b></p> <p>(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.</p> <p>(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.</p> <p>(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</p>	Prevederi UE neaplicabile	Prevederi aplicabile doar pentru țările membre.	

<p>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.</p> <p>(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 ).</p> <p>(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.</p> <p>(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.</p> <p>▼M1</p>				<p><i>Articolul 13</i>  <b>Procedura comitetului</b></p>

<p>(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 ).</p> <p>(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.</p> <p>▼B</p>		Prevederi UE neaplicabile		Prevederi aplicabile doar pentru țările membre.	
<p><b>Articolul 14</b> <b>Transpunere</b></p> <p>(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.</p> <p>(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.</p>		Prevederi UE neaplicabile		Prevederi aplicabile doar pentru țările membre.	
<p>-</p> <p><b>Articolul 15</b> <b>Intrare în vigoare</b></p> <p>Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.</p>					
<p><b>Articolul 16</b> <b>Destinatari</b></p> <p>Prezenta directivă se adresează statelor membre.</p>					

<p><b>ANEXA I</b>  <b>ELEMENTELE INDICATIVE</b>  <b>ALE EVALUĂRIILOR DE IMPACT</b>  <b>ASUPRA SIGURANȚEI RUTIERE</b></p>		Necompatibil	<p>Criteriile indicate în anexa I a Directivei urmează a fi transpuse în actele normative privind punerea în aplicare a prezentei Legi, până la 01.01.2025.</p>	<p><b>MIDR</b></p>
<p><b>ANEXA II</b>  <b>ELEMENTELE INDICATIVE</b>  <b>ALE AUDITURILOR PRIVIND</b>  <b>SIGURANȚA RUTIERĂ</b></p>		Necompatibil	<p>Criteriile indicate în anexa II a Directivei urmează a fi transpuse în actele normative privind punerea în aplicare a prezentei Legi, până la 01.01.2025.</p>	<p><b>MIDR</b></p>
<p><b>ANEXA IIa</b>  <b>ELEMENTELE INDICATIVE</b>  <b>ALE INSPECȚIILOR SPECIFICE</b>  <b>ÎN MATERIE DE SIGURANȚĂ</b>  <b>RUTIERĂ</b></p>		Necompatibil	<p>Criteriile indicate în anexa IIa a Directivei urmează a fi transpuse în actele normative privind punerea în aplicare a prezentei Legi, până la 01.01.2025.</p>	<p><b>MIDR</b></p>
<p><b>ANEXA III</b>  <b>ELEMENTE INDICATIVE ALE</b>  <b>EVALUĂRIILOR SIGURANȚEI</b>  <b>RUTIERE LA NIVELUL ÎNTREGII</b>  <b>REȚELE</b></p>		Necompatibil		
<p><b>ANEXA IV</b>  <b>INFORMAȚII REFERITOARE</b>  <b>LA ACCIDENTE MENȚIONATE</b>  <b>ÎN RAPOARTELE DE</b>  <b>ACCIDENTE</b></p>		Necompatibil		