



CANCELARIA DE STAT A REPUBLICII MOLDOVA

Nr.26/1-01-10044

Chișinău

20 septembrie 2023

Biroul Permanent al Parlamentului

În temeiul art.73 din Constituție, se prezintă spre examinare *proiectul de lege privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere*, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 691 din 20 septembrie 2023.

Responsabil de prezentarea în Parlament a proiectului de lege este Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

Anexe:

1. Hotărârea Guvernului privind aprobarea proiectului de lege (în limba română - 1 filă și în limba rusă - 1 filă);
2. Proiectul de lege (în limba română - 7 file și în limba rusă - 8 file);
3. Nota informativă - 7 file;
4. Sinteza obiecțiilor și propunerilor – 24 file;
5. Tabel de concordanță – 29 file;
6. Declarație de compatibilitate – 6 file;
7. Raport de expertiză anticorupție – 6 file;
8. Expertiza juridică a Ministerului Justiției – 5 file;
9. Avize – 28 file;
10. Analiza Impactului de Reglementare - 27 file;
11. Procesul - verbal al ședinței interministeriale – 8 file.

Secretar general
adjunct al Guvernului

Roman CAZAN

Ex Inga Stratila
inga.stratila@gov.md
Tel: 022 250 312

SECRETARIATUL PARLAMENTULUI REPUBLICII MOLDOVA	
D.D.P. Nr.	311
"21" 09	2023
Ora	

Casa Guvernului,
MD-2033, Chișinău,
Republica Moldova

Telefon:
+ 373 22 250 104

Fax:
+ 373 22 242 696

E-mail:
cancelaria@gov.md



UE

GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. 691

din 20 septembrie 2023

Chișinău

**Pentru aprobarea proiectului de lege
privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere**

Guvernul HOTĂRĂȘTE:

Se aprobă și se prezintă Parlamentului spre examinare proiectul de lege privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.

Prim-ministru



DORIN RECEAN

Contrasemnează:

Ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale

Andrei Spînu

Ministrul finanțelor

Veronica Sirețeanu

Ministrul educației
și cercetării

Dan Perciun

Ministrul afacerilor interne

Adrian Efros

Ministrul justiției

Veronica Mihailov-Moraru

PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA**LEGE**
privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Prezenta lege transpune parțial Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 319 din 29 noiembrie 2008, așa cum a fost modificată ultima oară prin Directiva (UE) 2019/1936 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2019.

Capitolul I
DISPOZIȚII GENERALE**Articolul 1.** Obiectul și scopul legii

(1) Prezenta lege stabilește cadrul instituțional și modul de gestionare a siguranței circulației pe infrastructura rutieră prin proceduri de:

- a) evaluarea de impact asupra siguranței rutiere;
- b) audit în domeniul siguranței rutiere;
- c) inspecții în materie de siguranță rutieră;
- d) clasificarea siguranței rețelei rutiere.

(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.

(3) Scopul prezentei legi constă în asigurarea și creșterea gradului de siguranță a circulației pe drumurile publice, prevenirea pierderii de vieți și a vătămării integrității corporale a persoanelor, diminuarea gravității accidentelor rutiere, precum și evitarea producerii pagubelor materiale ca urmare a accidentelor în traficul rutier.

Articolul 2. Noțiuni principale

În sensul prezentei legi, următoarele noțiuni semnifică:

auditor de siguranță rutieră – titular a unui certificat de competență profesională, care efectuează auditul și inspecțiile rutiere, în condițiile prezentei legi;

clasificarea siguranței rețelei rutiere – metodă pentru identificarea, analizarea și clasificarea secțiunilor rețelei rutiere existente în funcție de

potențialul de îmbunătățire a siguranței și de reducere a costurilor legate de accidente;

clasificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente – metoda de identificare, analizare și clasificare a tronsoanelor rețelelor rutiere, care au fost în exploatare mai mult de trei ani, pe care s-a înregistrat un număr mare de accidente soldate cu persoane decedate ca proporție față de fluxul de trafic;

evaluarea de impact asupra siguranței rutiere – analiză comparativă strategică a impactului asupra gradului de siguranță a rețelei rutiere al unei noi căi rutiere sau al unei modificări substanțiale a rețelei rutiere existente;

inspecție periodică în materie de siguranță rutieră – verificarea periodică obișnuită a caracteristicilor și defectelor care necesită lucrări de întreținere din motive de siguranță;

inspecție specifică în materie de siguranță rutieră – 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;

operațiune de audit în domeniul siguranței rutiere – verificare detaliată, tehnică și sistematică, independentă, din punctul de vedere al siguranței, a caracteristicilor de proiectare proprii unui proiect de infrastructură rutieră în toate etapele, de la planificare până la începutul exploatării.

Capitolul II

AUTORITATEA ADMINISTRATIVĂ RESPONSABILĂ DE GESTIONAREA SIGURANȚEI INFRASTRUCTURII RUTIERE

Articolul 3. Autoritatea administrativă responsabilă de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere

(1) Guvernul desemnează autoritatea administrativă responsabilă de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere (în continuare - autoritatea competentă).

(2) Modul de organizare și funcționare a autorității competente este stabilit de către Guvern.

Articolul 4. Atribuțiile autorității competente

(1) Autoritatea competentă, are următoarele atribuții:

- a) efectuarea inspecțiilor de siguranță a infrastructurii rutiere;
- b) participarea pe plan național și internațional la activități specifice domeniului gestionării siguranței infrastructurii rutiere;
- c) colaborarea cu alte organisme și instituții din țară sau străinătate care desfășoară activități în domeniul siguranței infrastructurii rutiere;
- d) semnarea contractelor de prestări servicii cu administratorul drumului în vederea efectuării inspecției periodice în materie de siguranță rutieră;

- e) fundamentarea și elaborarea proiectelor privind norme, standarde și ghiduri tehnice în materie de siguranță a infrastructurii rutiere, în concordanță cu evoluția reglementărilor la nivel european și internațional;
 - f) efectuarea calculului costului social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate și ale costului social mediu al unui accident rutier grav;
 - g) asigurarea întocmirii unui raport pentru fiecare accident rutier soldat cu persoane decedate survenit pe unul din drumurile publice naționale și locale;
 - h) asigurarea clasificării siguranței rețelei rutiere;
 - i) elaborarea analizei și prognozei cu referire la rezultatele rapoartelor de audit/inspecții de siguranță a infrastructurii rutiere sub aspect de îmbunătățire/înrautățire a situației în conformitate cu bunele practici și le va prezenta anual în cadrul ședinței Consiliului Național pentru Securitatea Circulației Rutiere, cu publicare ulterioară pe pagina web oficială a autorității;
 - j) monitorizarea evoluției fiecărui sector/secțiune de concentrare a accidentelor rutiere pe drumurile publice și arhivarea istorică a gestionării siguranței infrastructurii rutiere;
 - k) monitorizarea și ținerea evidenței procedurilor de audit de siguranță rutieră;
 - l) arbitrarea diferendelor dintre administratorul drumului și auditor;
 - m) evidența auditorilor de siguranță rutieră și rezultatele activității acestora.
- (2) Autoritatea competentă exercită alte atribuții stabilite de Guvern.

Capitolul III. AUDITORUL DE SIGURANȚĂ RUTIERĂ

Articolul 5. Auditorul de siguranță rutieră

(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 programelor autorizate provizoriu/acreditate de către Agenția Națională de Asigurare a Calității în Educație și Cercetare sau de către alte agenții de evaluare a calității înscrise în Registrul European pentru Asigurarea Calității.

(3) Pentru obținerea certificatului de competență profesională, este necesar îndeplinirea cumulativă a următoarelor condiții:

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;

b) a urmat cursurile de formare inițială și perfecționare conform alin. (2).

(4) Auditorii de siguranță rutieră care au formare profesională în domeniu, și dețin acte de studii/calificări eliberate într-un stat membru al Uniunii Europene,

într-un stat care aparține Spațiului Economic European sau al Confederației Elvețiene le pot autentifica, recunoaște și echivala, în conformitate cu cerințele naționale și internaționale, prin emiterea unui Certificat de recunoaștere și echivalare, de către autoritatea competentă națională.

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:

a) auditorul de siguranță rutieră, este o rudă de a sa până la gradul al II-lea sau un angajat al acestuia are relații contractuale ori este angajat al uneia dintre părți;

b) auditorul de siguranță rutieră, este o rudă de a sa până la gradul al II-lea sau un angajat al acestuia este acționar ori deține părți sociale la una dintre părți;

c) auditorul de siguranță rutieră, este o rudă de a sa până la gradul al II-lea sau un angajat al acestuia este membru în organele de conducere ale uneia dintre părți;

d) auditorul de siguranță rutieră a fost implicat în procesul de proiectare;

e) auditorul de siguranță rutieră a fost angajat al uneia dintre părți pe parcursul ultimilor 12 luni.

Capitolul IV

**PROCEDURILE DE GESTIONARE A SIGURANȚEI
INFRASTRUCTURII RUTIERE**

Articolul 7. Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și operațiunea de audit în domeniul siguranței rutiere

(1) 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.

(2) Modificare substanțială se consideră orice modernizare sau reabilitare care impune schimbarea elementelor geometrice ale drumului, după cum urmează:

a) în plan orizontal: aliniamente, curbe, respectiv razele acestora;

b) în profil longitudinal: declivități, curbe verticale pentru racordarea declivităților succesive, respectiv razele acestora, pasul de proiectare;

c) în profil transversal: lățimi ale elementelor componente ale drumurilor în aliniamente, supralărgiri ale platformei și părții carosabile ale drumurilor în curbe, pante transversale (dever-uri), înclinări de taluzuri;

d) orice schimbare adusă proiectului de organizare a circulației rutiere.

(3) Operațiunea de audit în domeniul siguranței rutiere este parte integrantă a procesului de concepere și proiectare a infrastructurii rutiere în cadrul următoarelor etape:

a) studiul de fezabilitate a unui proiect de infrastructură rutieră până la verificarea proiectului de construcție a drumului public;

b) proiect tehnic sau detalii de execuție, până la verificarea proiectului de construcție a drumului public;

c) în termen de un an de la recepția la terminarea lucrărilor;

(4) În procesul evaluării de impact asupra siguranței rutiere și operațiunii de audit în domeniul siguranței rutiere sunt implicate următoarele părți:

a) autoritatea competentă;

b) auditorul de siguranță rutieră sau după caz echipa de auditori;

c) comanditarul auditului;

d) proiectantul sau după caz echipa de proiectanți.

(5) Comanditarul auditului/evaluării de impact poate fi administratorul drumului sau investitorul.

(6) Desemnarea/identificarea auditorilor de siguranță rutieră se face de către comanditarul auditului, în conformitate cu Legea nr. 131/2015 privind achizițiile publice.

(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.

(8) În procesul evaluării de impact asupra siguranței rutiere și auditului de siguranță rutieră, va fi implicat cel puțin un auditor în domeniul siguranței rutiere din Republica Moldova, titular al certificatului de competență profesională.

(9) Procedurile de efectuare a evaluării de impact asupra siguranței rutiere și operațiunii de audit în domeniul siguranței rutiere sunt aprobate de Guvern.

Articolul 8. Raportul evaluării de impact asupra siguranței rutiere și Raportul operațiunea de audit în domeniul siguranței rutiere

(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 remedierea acestora.

(2) Forma și conținutul rapoartelor evaluării de impact asupra siguranței rutiere și operațiunii de audit în domeniul siguranței rutiere sunt aprobate de Guvern.

(3) Raportul evaluării de impact asupra siguranței rutiere și Raportul operațiunii de audit în domeniul siguranței rutiere un caracter de recomandare.

Articolul 9. Clasificarea siguranței rețelei rutiere

(1) Clasificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente se va efectua în baza datelor disponibile din Sistemul Informațional Automatizat Registrul accidentelor rutiere.

(2) Pe tronsoanele rutiere cu o concentrație mare de accidente rutiere urmează a fi efectuate inspecții de siguranță rutieră specifică.

(3) Clasificarea siguranței rețelei rutiere se efectuează în conformitate cu Regulamentul aprobat de Guvern.

Articolul 10. Inspecțiile în materie de siguranță rutieră

(1) Inspecțiile în materie de siguranță rutieră se efectuează de echipe de angajați din cadrul autorității competente.

(2) Raporturile dintre autoritatea competentă și administratorul drumului se stabilesc prin contract, care va avea la bază drepturile și obligațiile stabilite în Regulamentul cu privire la inspecțiile în materie de siguranță rutieră.

(3) Inspecțiile 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.

(4) Inspecțiile 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.

(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.

(6) În cadrul inspecțiilor în materie de siguranță rutieră pot fi implicați și angajați ai administratorului drumului, cât și ai subdiviziunilor specializate cu competențe în domeniul asigurării dirijării, supravegherii și controlului traficului rutier a Ministerului Afacerilor Interne.

Articolul 11. Raportul inspecției în materie de siguranță rutieră

(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.

(2) Forma și conținutul rapoartelor inspecțiilor în materie de siguranță rutieră sunt aprobate de Guvern.

(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.

(4) Rapoartele inspecțiilor în materie de siguranță rutieră sunt arhivate în istoricul drumului public/sectorului de drum public (cartea tehnică) și se fac mențiunile necesare în registrul activelor rutiere, care se i-au în considerație la pregătirea următoarei inspecții.

Articolul 12. Calculul costului social mediu al unui accident rutier

(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 efectuată cel puțin o dată la 5 ani.

Capitolul V

DISPOZIȚII FINALE ȘI TRANZITORII

Articolul 13. Dispoziții tranzitorii

(1) Operațiunea de audit în domeniul siguranței rutiere și inspecția în materie de siguranță rutieră sunt obligatorii începând cu 01 ianuarie 2025.

(2) Prima inspecție periodică în materie de siguranță rutieră urmează să fie efectuată în baza unui Program elaborat de către autoritatea competentă coordonat cu Consiliul național pentru securitatea circulației rutiere, cu un termen de implementare de maxim 5 ani și aprobat de Guvern.

Articolul 14. Dispoziții finale

(1) Prezenta lege intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

(2) Guvernul, în termen de 12 luni de la data intrării în vigoare a prezentei legi:

a) va prezenta Parlamentului propuneri privind aducerea în conformitate a legislației cu prevederile prezentei legi;

b) va aduce actele sale normative în conformitate cu prevederile prezentei legi;

c) va aproba:

– Regulamentul cu privire la analiza de impact asupra siguranței rutiere și operațiunea de audit în domeniul siguranței rutiere;

– Regulamentul cu privire la inspecțiile în materie de siguranță rutieră;

– Regulamentul cu privire la clasificarea siguranței rețelei rutiere;

d) va asigura ajustarea cadrului normativ în vederea implementării normelor CADaS (The Common Accident Data Set);

e) va desemna autoritatea administrativă responsabilă de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.

Președintele Parlamentului

NOTĂ INFORMATIVĂ

la proiectul legii privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere

1. Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului

Proiectul este elaborat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite

În scopul îmbunătățirii situației accidentare înregistrate pe drumurile publice, inclusiv diminuarea impactului accidentelor rutiere, în comun cu Țările Parteneriatului Estic, Republica Moldova și-a asumat mai multe angajamente cu privire la siguranța rutieră: New York, SUA, 14.04.2018 în cadrul Reuniunii Adunării Generale a ONU privind siguranța rutieră (Rețeaua Globală a Legislatorilor în domeniul siguranței rutiere - actualizarea Manifestului pentru siguranța rutieră și activități pentru 2018); Ljubljana, Slovenia, 25.04.2018, în cadrul reuniunii miniștrilor de transport a fost făcută public Declarația privind siguranța rutieră a țărilor din cadrul Parteneriatului estic.

Consecvent, în septembrie 2020, Adunarea Generală a ONU a adoptat rezoluția A/RES/74/299 „Îmbunătățirea siguranței rutiere la nivel mondial”, proclamând deceniul de acțiune pentru siguranța rutieră 2021-2030, cu obiectivul ambițios de a preveni cel puțin 50% din decesele rutiere și răni până în 2030. OMS și comisiile regionale ONU, în cooperare cu alți parteneri din Colaborarea ONU pentru Siguranța Rutieră, au elaborat un Plan Global pentru Deceniul de Acțiune, care a fost lansat în octombrie 2021.

Planul global se aliniază cu Declarația de la Stockholm, subliniind importanța unei abordări holistice a siguranței rutiere și solicitând îmbunătățiri continue în proiectarea drumurilor și a vehiculelor.

Planul global se bazează pe următoarele directive specifice:

- Planificarea sistemelor de transport multimodal și gospodărirea terenurilor;
- **Infrastructură rutieră sigură;**
- Autovehicule mai sigure;
- Utilizarea în siguranță a drumurilor;
- Acțiuni în caz de accident.

Infrastructura rutieră sigură are un impact decisiv pentru reducerea leziunilor cauzate în traficul rutier. Infrastructura drumului trebuie planificată, proiectată, construită și exploatată în așa fel încât să creeze condiții favorabile pentru mobilitate, inclusiv pentru utilizarea transportului în comun, precum și pentru mersul pe jos și cu bicicleta. În același timp, trebuie eliminat sau minimizat riscurile nu numai pentru șoferi, ci și pentru toți participanții trafic, mai ales pentru cei mai mulți vulnerabil.

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

Art. 8 lit. m) al Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, reglementează că: *de competența Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale ține elaborarea de norme privind implementarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere, auditului de siguranță rutieră, inspecției de siguranță rutieră, precum și privind reglementarea*

activității de formare inițială, perfecționare profesională și atestare a auditorilor de siguranță rutieră.

Strategia națională pentru siguranța rutieră, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 1214/2010, a prevăzut *elaborarea sistemului de implementare a auditului de siguranță rutieră la nivel național (obiectiv nerealizat).*

În pofida faptului că legislația Republicii Moldova impune aceste proceduri pentru a gestiona siguranța infrastructurii rutiere, auditul de siguranță rutieră este realizat doar în cadrul proiectelor cu finanțare internațională de reabilitare a drumurilor publice și doar la cererea expresă a donatorului, iar aceste activități sunt realizate de auditori de siguranță rutieră străini, chiar dacă în Moldova există auditori locali certificați.

Donatorii solicită realizarea acestor proceduri având în vedere obligațiile față de cerințele stabilite de Directiva 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere – document obligatoriu pentru statele-membre ale UE și în ascensiune de adoptare aprofundată pentru toate Statele ce tind a deveni țări-membre sau asociate.

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

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

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

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

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

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

Complementar, Directiva 2008/96/CE stabilește măsuri suplimentare de gestionare a siguranței rutiere, atât reactive, cât și proactive: inspecții în materie de siguranță rutieră; clasificarea siguranței rețelei.

Gradul de siguranță rutieră, în condițiile actuale, ar trebui sporit prin orientarea investițiilor către tronsoanele rutiere unde se înregistrează cea mai mare concentrare de accidente și/sau potențialul cel mai ridicat de reducere a numărului de accidente.

În acest scop, proiectul de Lege stabilește obligativitatea clasificării siguranței rutiere pe tronsoanele de drum cu o concentrație mare de accidente drumurile, care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană, drumurile publice naționale și locale de interes raional(municipal).

Este de menționat faptul că, clasificarea siguranței rețelei reprezintă o metodă pentru identificarea, analizarea și clasificarea secțiunilor rețelei existente în funcție de potențialul de îmbunătățire a siguranței și de reducere a costurilor legate de accidente.

Pe de altă parte, Inspecțiile de siguranță rutieră este procedura de remediere (tratare) a unui sector existent de drum, pentru a îmbunătăți siguranța drumurilor, în mare parte pe sectoarele de concentrare a accidentelor rutiere. Aceste inspecții realizate cu regularitate sunt esențiale pentru înlăturarea eventualelor pericole existente pe un drum public, la care sunt expuși toți utilizatorii drumurilor, inclusiv cei vulnerabili, precum și în cazul unor lucrări rutiere.

La etapa inițială, în scopul reducerii costurilor administrative și de regie Ministerul preconizează de ai atribui competențele organului autorității administrative responsabilă de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi.

Adoptarea proiectului de lege vine să stabilească cadrul instituțional și modul de gestionare a siguranței infrastructurii pe rețeaua de drumuri publice. Implementarea Legii privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere va contribui la onorarea angajamentelor asumate, îmbunătățirea siguranței rutiere, atât pe infrastructurile rutiere noi proiectate, cât și pe cele existente, atingerea obiectivelor trasate în planurile și programele naționale și facilitarea accesării programelor internaționale de finanțare și/sau de asistență tehnică pentru consolidarea sistemului de siguranță rutieră la nivel național.

3. Descrierea gradului de compatibilitate pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene

Prezenta lege vine să asigure transpunerea parțială a prevederilor Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L nr. 319 din 29 noiembrie 2008.

În context, în scopul descrierii gradului de compatibilitate a prevederilor incluse în proiect, fost elaborat Tabelul de concordanță a acestuia.

4. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul Legii privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere are drept scop stabilirea cadrului instituțional și modului de gestionare a siguranței circulației pe infrastructura rutieră prin proceduri de:

- a) evaluarea de impact asupra siguranței rutiere;
- b) audit în domeniul siguranței rutiere;
- c) inspecții în materie de siguranță rutieră;
- d) clasificarea siguranței rețelei.

Totodată, în proiectul de Lege:

- Se împuternicește Guvernul să numească autoritatea administrativă responsabilă de coordonarea politicilor statului în domeniul siguranței infrastructurii rutiere;

- Se stabilesc atribuțiile de bază ale autorității administrative responsabile de coordonarea politicilor statului în domeniul siguranței infrastructurii rutiere;
- Se stabilesc condiții generale de formare și certificare a auditorilor de siguranță rutieră.

5. Fundamentarea economico-financiară

Costurile privind realizarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere și auditului de siguranță rutieră sunt suportate de către investitor, pe când cele pentru inspecțiile de siguranță rutieră și analiza sectoarelor și tronsoanelor de concentrare a accidentelor rutiere – de administratorii infrastructurilor rutiere.

Practicile internaționale ce se referă la costurile și beneficiile aplicării auditului de siguranță rutieră (de câte ori beneficiul depășește costul) arată că o rată de 1,34 în Norvegia, 1,25 – Danemarca, 14,0 - Scoția, 15,0 Anglia, 50,0 în Austria sau între 4,0 – 99,0 în Germania.

Astfel, costul pentru lucrările de audit sunt constituite din:

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

Costul total al lucrărilor de audit de siguranță rutieră, în comparație cu costurile de construcție, este de circa 0,3% (cost mediu), dar este foarte variabil, în dependență de calitatea măsurilor de siguranță rutieră aplicate de proiectant și costul lucrărilor propriu-zise¹.

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

Activitățile de siguranță a circulației rutiere oferă o rată mare de returnare a investițiilor, comparativ cu orice alte investiții în transport. Această axiomă a fost stabilită de experții Asian Development Bank, iar argumentarea calculului costurilor și beneficiilor stabilite de Bancă sunt folosite pe larg în toată lumea.

În anul 2021, Republica Moldova a înregistrat un PIB de 11,74 mlrd. și un PIB pe cap de locuitor de 4446,7 USD. În același an, s-au înregistrat **2517** accidente în traficul rutier, în rezultatul cărora **254** persoane au decedat, iar altele **2834** au fost traumatizate.

Conform datelor furnizate de Banca Mondială, veniturile ratate ale bugetului Republicii Moldova în anul 2021 au fost de circa 75,95 mln. USD în urma accidentelor soldate cu persoane decedate și 284,8 mln. USD în urma accidentelor soldate cu persoane grav traumatizate, în total reprezentând 3,1% din PIB.

Spre exemplu, drumul național R6 Chișinău – Orhei – Bălți, a fost reabilitat în anii 2010 – 2012 între km 14 – 35, fiind unul din cele mai periculoase sectoare de drum din Republica Moldova.

DN R6, km 14 - 35	2010			2011			2012			2013			2014		
	A	D	R	A	D	R	A	D	R	A	D	R	A	D	R
	28	7	31	20	5	23	30	9	29	31	8	31	33	5	43

¹ EC – DG ELARG, SEETO (2014). Road Safety Audit Handbook. Support to the implementation of the strategic programme of the South-East Europe Transport Observatory (SEETO). Technical Assistance

Este de menționat faptul că acest sector de drum, implicat cu semnalizarea rutieră aplicată conform proiectului de reabilitare, a fost deschis în anul 2013, iar rezultatele statistice arată că după darea în exploatare a sectorului, siguranța circulației nu s-a îmbunătățit, dar s-a înrăutățit, înregistrându-se o majorare a numărului de accidente grave cu 40% față de media ultimilor 5 ani, și a persoanelor rănite grav cu 64%.

Din cele nouă tamponări ale pietonilor, șase au avut loc pe trecerile amenajate pentru traversarea pietonilor, iar în timpul traversării neregulate a pietonilor, doi din aceștia și-au pierdut viața, iar alți doi au fost răniți grav. Analiza comparativă a accidentelor pentru acest sector denotă că cantitativ (procentual) tipologia accidentelor și locațiile acestora s-a păstrat, demonstrându-se faptul că în cadrul proiectării nu a fost luată în considerație situația accidentară, iar facilitățile rutiere au fost lăsate neschimbate în comparație cu situația de până la reabilitare, în pofida faptului că un audit de siguranță rutieră a fost realizat, dar concluziile acestui n-au fost luate în considerație.

Rezultatele enunțate mai sus au impus Î.S. Administrația de Stat a Drumurilor să realizeze unele măsuri de intervenție pentru îmbunătățirea siguranței rutiere în primii ani după exploatare, prin construcția a 2 obiecte de semafor de circa 1,5 mln. lei și construcția a 40 km de parapet de protecție median cu un cost aproximativ de 36 mln. lei.

Astfel, urmare reabilitării acestui sector de drum, statul:

- a suportat pierderi umane considerabile, în pofida faptului că investiția de acest fel preconizează îmbunătățirea mobilității, aspectului economic și a siguranței utilizatorilor;
- a efectuat investiții suplimentare proiectului inițial după darea în exploatare a drumului de circa 37,5 mln. lei suplimentar.

La polul opus al acestui exemplu, este un drum național din Ucraina (Kiev – Znamyanka, pe o distanță de circa 40 km), astfel că pe parcursul anului 2015 (înaintea reabilitării) pe acest sector de drum au avut loc 23 accidente rutiere, în care 8 persoane și-au pierdut viața, iar 42 au fost rănite grav, dintre care 4 pietoni decedați. La solicitarea donatorului, drumul a fost supus auditului de siguranță rutieră, iar echipa de auditori a fost contractată și gestionată de acesta, inclusiv și ca aspect de realizare a recomandărilor echipei de audit de către administratorul drumului.

După primul an de exploatare a drumului, 6 accidente grave au fost înregistrate, cu 5 persoane decedate și 1 rănit grav, astfel că numărul accidentelor rutiere s-a redus de 4 ori, a persoanelor decedate de 2 ori și a celor răniți cu 41 persoane. În acest sens, efectul auditului de siguranță rutieră este unul exponențial, iar beneficiul măsurilor de îmbunătățire este unul evident.

Pregătirea inițială a auditorilor, dar și organizarea programelor de perfecționare a acestora nu va genera cheltuieli suplimentare la bugetul de stat, având în vedere că acest serviciu urmează a fi prestat în bază de contract dintre persoanele fizice și unitatea de instruire.

Totodată, desemnarea autorității competente responsabilă de implementarea politicii statului în domeniul siguranței infrastructurii rutiere va genera cheltuieli de personal care urmează a fi compensate integral din bugetul de stat.

Pentru a demonstra rentabilitatea instituirii unei autorități competente, putem ilustra următorul exemplu:

- Costul social mediu pentru un accident rutier soldat cu persoane decedate în Republica Moldova, în anul 2021 a constituit 6 mln. Lei;
- Costul anual de întreținere a autorității competente este estimată la 6 mln. Lei;
- Cercetările efectuate de către Rune Elvik (Institute of Transport Economics, Suedia, august 2006) arată reduceri semnificative în posibilitatea apariției accidentelor ca urmare a desfășurării unei inspecții de siguranță rutieră și aplicarea măsurilor asociate:
 - Corectarea indicatoarelor "incorecte" 5 – 10 %
 - Completarea cu parapet de siguranță zonele cu terasament 40 – 50%
 - Implementarea de zone libere de obstacole adiacente drumului 10 – 40%
 - Îndepărtarea obstacolelor laterale 0 – 5%
- Astfel, dacă inspecțiile în materie de siguranță rutieră v-or reduce numărul accidentelor rutiere cel puțin cu 1 pe an, acesta deja își va răscumpăra cheltuielile generate;
- Efectuarea inspecțiilor de siguranță rutieră va diminua nu doar numărul accidentelor soldate cu persoane decedate dar și numărul accidentelor soldate cu persoane grav traumatate, și a accidentelor per general, fapt ce va diminua costurile sociale suportate de stat.
- Totodată, clasificarea siguranței rețelei rutiere va ajuta administratorii drumurilor să facă investiții cât mai eficiente, clasificând drumurile periculoase în funcție de rentabilitatea investițiilor în siguranța rutieră.

6. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare

Urmare adoptării prezentului proiect de lege, în scopul asigurării implementării prevederilor acesteia, va fi necesară modificarea unor acte normative, după cum urmează: (i) Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, (ii) Legea drumurilor nr. 509/1995, (iii) Legea nr. 721/1996 privind calitatea în construcții, (v) Codul contravențional nr. 218/2008, (vi) Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, (vii) Legea nr. 213/2021 cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi și (viii) Hotărârea Guvernului nr. 36/2023 cu privire la constituirea, organizarea și funcționarea Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi.

De asemenea, vor fi necesare de elaborat cadrul normativ subordonat legii, pentru asigurarea implementării eficiente a prevederilor acestuia, în special aprobarea Regulamentului cu privire la analiza de impact asupra siguranței rutiere și operațiunea de audit în domeniul siguranței rutiere; a Regulamentului cu privire la inspecțiile în materie de siguranță rutieră; a Regulamentului cu privire la clasificarea siguranței rețelei; a Regulamentului cu privire la atestarea auditorilor de siguranță rutieră etc.

7. Avizarea și consultarea publică a proiectului

În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului legii privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere a fost plasat pe pagina oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale la compartimentul Transparența decizională și pe site-ul particip.gov.md. Totodată, consultarea prealabilă a conceptului proiectului a fost realizată prin consultări cu Ministerul Afacerilor Interne, Ministerul Educației și Cercetării, Centrul de Cercetare „Observatorul de Siguranță a Infrastructurii

Rutiere – OSIR” din cadrul Departamentului Ingineria Infrastructurii Transportului, Facultatea Urbanism și Arhitectură a Universității Tehnice din Moldova și Î.S. Administrația de Stat a Drumurilor.

Proiectul de lege a fost supus consultărilor publice, prin plasarea pe paginile web nominalizate supra.

8. Constatările expertize anticorupție

Proiectul de lege urmează a fi supus expertizei anticorupție, conform art. 35 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, iar rezultatele examinării vor fi incluse în sinteza obiecțiilor și propunerilor la proiectul de lege.

9. Constatările expertizei de compatibilitate

Proiectul de lege a fost supus expertizei de compatibilitate cu legislația Uniunii Europene, conform art. 36 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, iar rezultatele examinării au fost incluse în sinteza obiecțiilor și propunerilor la proiectul de lege.

10. Constatările expertizei juridice

Proiectul de lege a fost supus expertizei juridice, conform art. 37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, iar rezultatele examinării au fost incluse în sinteza obiecțiilor și propunerilor la proiectul de lege.

11. Constatările altor expertize.

Deoarece proiectul de lege vine să introducă anumite aspecte referitoare la activitatea de întreprinzător, proiectul de lege, împreună cu analiza impactului, a fost consultat cu Grupul de lucru al Comisiei de stat privind reglementarea activității de întreprinzător conform prevederilor art. 21 alin. (1) lit. e) și art. 34 alin. (4) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Opiniile expertului au fost analizate și efectuate modificările de rigoare.

Secretar general

Digitally signed by Țurcanu Angela
Date: 2023.08.15 07:56:54 BEST
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova



Angela ȚURCANU