

COMISIA ECONOMICĂ PENTRU EUROPA A ORGANIZAȚIEI NAȚIUNILOR UNITE
PROGRAMUL NAȚIUNILOR UNITE PENTRU DEZVOLTARE ÎN MOLDOVA

EVALUAREA PERFORMANȚEI ÎN SIGURANȚA RUTIERĂ MOLDOVA



ORGANIZAȚIA
NAȚIUNILOR UNITE

COMISIA ECONOMICĂ PENTRU EUROPA A NAȚIUNILOR UNITE
PROGRAMUL NAȚIUNILOR UNITE PENTRU DEZVOLTARE ÎN MOLDOVA

EVALUAREA PERFORMANȚEI ÎN SIGURANȚA RUTIERĂ MOLDOVA



ORGANIZAȚIA NAȚIUNILOR UNITE

Geneva 2024

© 2024 Organizația Națiunilor Unite
Toate drepturile la nivel mondial rezervate

Solicitările de reproducere sau de fotocopiere a fragmentelor de mai jos în scopuri comerciale trebuie adresate Centrului de autorizare a drepturilor de autor, pe pagina copyright.com.

Toate celelalte solicitări referitoare la drepturi și licențe, inclusiv drepturi subsidiare, trebuie să fie adresate către:

United Nations Publications
405 East 42nd Street, S-09FW001
New York, NY 10017
United States of America
Email: permissions@un.org
website: <https://shop.un.org>

Constatările, interpretările și concluziile exprimate în această publicație aparțin autorului(lor) și nu reflectă în mod neapărat opiniile Organizației Națiunilor Unite sau ale oficialilor săi sau ale statelor membre.

Denumirile folosite și prezentarea materialului pe orice hartă din această publicație nu implică exprimarea vreunei opinii din partea ONU cu privire la statutul juridic al unei țări, teritoriu, oraș sau zonă, sau al autorităților sale, cu privire la delimitarea frontierelor sau hotarelor sale.

Linkurile din prezenta publicație sunt furnizate din considerente de natură practică pentru cititor și sunt corecte la momentul publicării. Națiunile Unite nu își asumă nicio răspundere pentru corectitudinea neîntreruptă a acestor informații sau pentru conținutul oricărui site web extern.

Publicație a Organizației Națiunilor Unite editată de Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite.

Credit foto: pagina de copertă – Automobil Club din Moldova.

ECE/TRANS/350

UNITED NATIONS PUBLICATION

Sales no: E.24.II.E.13

PRINT ISBN: 978-92-1-003120-2

PDF ISBN: 978-92-1-358918-2

Mulțumiri

Evaluarea Performanței Siguranței Rutiere pentru Moldova este elaborată sub formă de raport pentru Direcția pentru Transport Durabil a CEE-ONU (Comisia Economică pentru Europa a Națiunilor Unite). Evaluarea este finanțată de CEE-ONU (Programul RPTC) și de PNUD Moldova.

Raportul este întocmit de Tatiana Mihailova, consultant național principal, în colaborare cu Marius Damachi, consultant regional, Dejan Jovanov, consultant regional, Victor Chirona, consultant național și Nina Malașevschi, consultant național.

Autorii au lucrat sub îndrumarea lui Nenad Nikolic, consilier regional (CEE-ONU) și au beneficiat de contribuția semnificativă a acestuia. Autorii îi mulțumesc domnului Walter Nissler (CEE-ONU) pentru aportul și observațiile valoroase.

De asemenea, autorii îi mulțumesc domnului Alexandru Cocîrță și echipei PNUD Moldova pentru asistența tehnică oferită în timpul vizitelor pe teren, comunicarea cu guvernul și organizarea atelierelor. Autorii doresc să le mulțumească și tuturor celor care și-au făcut timp să răspundă la chestionare și sondaje și să se întâlnească cu autorii în timpul vizitelor pe teren.

Punctul focal național – Ministerul Afacerilor Interne din Moldova – a oferit asistență valoroasă în implementarea proiectului. Observații la fel de importante au fost oferite și de experții-cheie din cadrul a mai multor instituții și organizații din Moldova: Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Administrația de Stat a Drumurilor, Ministerul Sănătății, Ministerul Educației și Cercetării, Agenția Servicii Publice, Agenția Națională Transport Auto, ONG-uri și instituții academice (Universitatea Tehnică a Moldovei).

Analiza prezentată în prezenta evaluare reflectă informații și date colectate cu data limită la 1 mai 2023.

În plus, autorii doresc să își exprime recunoștința față de toți cei care au oferit consultanță, sfaturi și sprijin în timpul elaborării acestei publicații și doamnei redactor Corrine Vibert.

Comisia Economică pentru Europa a Națiunilor Unite

Comisia Economică pentru Europa a Națiunilor Unite (CEE-ONU) este una dintre cele cinci comisii regionale ale Organizației Națiunilor Unite. A fost înființată în 1947 cu scopul de a ajuta la reconstruirea Europei postbelice, de a dezvolta activitățile economice și de a întări relațiile economice dintre țările europene și între Europa și restul lumii.

În timpul Războiului Rece, CEE-ONU a servit drept forum unic pentru dialogul economic și cooperarea între Est și Vest. În pofida complexității acestei perioade, au fost realizate progrese semnificative și un consens în legătură cu numeroasele acorduri de armonizare și standardizare.

De la începutul anilor 1990, organizația s-a concentrat pe asistarea țărilor din Europa Centrală și de Est, Caucaz și Asia Centrală în procesul de tranziție și integrare în economia globală.

Astăzi, CEE-ONU sprijină cele 56 de state membre din Europa, Caucaz, Asia Centrală și America de Nord în implementarea Agendei 2030 pentru dezvoltare durabilă și obiectivele sale de dezvoltare durabilă (ODD). CEE-ONU oferă o platformă multilaterală pentru dialog politic, dezvoltarea instrumentelor, normelor și standardelor juridice internaționale, schimb de bune practici și expertiză economică și tehnică, precum și cooperare tehnică pentru țările cu economii în tranziție.

Normele, standardele și convențiile instituite în cadrul CEE-ONU în domenii precum mediu, transport, comerț, statistici, energie, silvicultură, locuințe și managementul terenurilor, inovație sau populație sunt instrumente practice utilizate pentru a îmbunătăți viețile de zi cu zi ale oamenilor. Multe dintre acestea sunt folosite la nivel mondial și mai multe țări din afara regiunii participă la activitățile CEE-ONU.

Datorită abordării multisectoriale a CEE-ONU, țările reușesc să atenueze provocările corelate ale dezvoltării durabile într-un mod integrat, cu accent transfrontalier care ajută la dezvoltarea soluțiilor pentru problemele comune.

Cu puterea sa unică de convocare, CEE-ONU promovează cooperarea între toți actorii la nivel național și regional.

Transportul în CEE-ONU

CEE-ONU gestionează în prezent 60 de instrumente juridice de transport terestru ale Organizației Națiunilor Unite. Mai multe dintre aceste instrumente sunt globale, fie prin design, fie datorită succesului lor care le-a extins dincolo de regiunea CEE. Pe lângă negocierea amendamentelor la instrumentele juridice existente, CEE-ONU facilitează crearea de noi instrumente juridice. Activitățile sale normative sunt îmbunătățite prin dezvoltarea de metodologii, ghiduri și definiții pe subiecte precum planificarea transportului, colectarea datelor și statisticile de transport. Activitatea CEE-ONU în domeniul transporturilor este guvernată de Comitetul pentru transporturi terestre (ITC) și de cele 21 de grupuri de lucru, susținute de peste 40 de grupuri de experți formale și informale și în cooperare cu 11 organisme instituite în virtutea tratatelor (Comitete administrative). Sesiunile anuale ale ITC sunt momentele esențiale ale acestei activități interguvernamentale cuprinzătoare, în timpul cărora membrilor ITC și părților contractante le sunt prezentate rezultatele tuturor organelor subsidiare, precum și ale Direcției pentru transport durabil a CEE-ONU.

Pe lângă ITC și organele subsidiare ale acestuia, direcția administrează și alte organisme interguvernamentale, inclusiv Comitetul de experți al ECOSOC în domeniul transportului mărfurilor periculoase și Sistemul global armonizat de clasificare și etichetare a substanțelor chimice, precum și 11 organisme instituite în virtutea tratatelor instrumentelor juridice ale Organizației Națiunilor Unite și Comitetul executiv TIR. În cooperare cu UNESCAP, Direcția pentru Transport Durabil a CEE-ONU susține Programul Special al ONU pentru Economiiile Asiei Centrale (SPECA). De asemenea, alternează anual cu UNESCAP ca secretariat al Grupului tematic de lucru SPECA pentru transport durabil, tranzit și conectivitate. În cooperare cu Comisia de mediu CEE-ONU și OMS Europa, direcția administrează Programul pan-european pentru transport, sănătate și mediu (THE PEP). Asigură managementul și supravegherea proiectelor Autostrada Transeuropeană Nord-Sud (TEM) și Calea Ferată Transeuropeană (TER). Direcția sprijină aderarea și implementarea instrumentelor juridice ale ONU prin dialoguri politice, asistență tehnică și activități analitice, având obiectivul prioritar de a promova cooperarea regională și subregională și îmbunătățirea capacităților. În cele din urmă, din 2015, CEE-ONU găzduiește secretariatul trimisului special al Secretarului General al Organizației Națiunilor Unite pentru siguranță rutieră și din 2018 secretariatul Fondului Națiunilor Unite pentru siguranța rutieră (UNRSF).

Cuprins

1.	SCURTĂ PREZENTARE A SITUAȚIEI ȚĂRII (TENDINȚE)	3
1.1.	Populația și aspecte demografice	3
1.2.	Economie	3
1.3.	Topografie, climă și geografie.....	4
1.4.	Mediu (impactul transportului).....	6
2.	TENDINȚELE SIGURANȚEI RUTIERE 2015-2021	8
2.1.	Infrastructura rutieră	8
2.2.	Flota de vehicule	13
2.3.	Indicatori de siguranță rutieră.....	16
3.	DOMENIILE SISTEMULUI DE SIGURANȚĂ RUTIERĂ	29
3.1.	Gestionarea siguranței rutiere (GSR)	29
3.1.1.	Cadrul strategic pentru GSR	30
3.1.2.	Structura instituțională	32
3.1.3.	Finanțarea și repartizarea resurselor pentru siguranța rutieră	37
3.1.4.	Proiectele recente și implementate anterior în domeniul siguranței rutiere	38
3.1.5.	Cercetări, dezvoltare și transfer de cunoștințe.....	39
3.1.6.	Monitorizare și evaluare	39
3.1.7.	Măsuri propuse și concluzii	41
3.2.	Drumuri mai sigure și rețeaua de drumuri	44
3.2.1.	Rețeaua națională de drumuri	45
3.2.2.	Gestionarea siguranței infrastructurii rutiere	50
3.2.3.	Standarde de reglementare a proiectării drumurilor.....	50
3.2.4.	Zone în care au loc lucrări pe drumuri	51
3.2.5.	Indicatoarele rutiere, marcajele și sistemele de transport inteligent.....	52
3.2.6.	Măsuri propuse și concluzii	53

3.3. Vehicule sigure	56
3.3.1. Analiza cadrului de reglementare pentru vehicule mai sigure	56
3.3.2. Admiterea în trafic și punerea pe piață a vehiculelor, echipamentelor și pieselor.....	58
3.3.3. Inspekția tehnică a vehiculelor	62
3.3.4. Gestionarea flotei.....	65
3.3.5. Transportul mărfurilor periculoase.....	66
3.3.6. Măsuri propuse și concluzii	69
3.4. Comportamentul sigur al participanților la trafic.....	75
3.4.1. Instruirea și testarea șoferilor	75
3.4.2. Conducători auto profesioniști	78
3.4.3. Educația tuturor participanților la trafic	78
3.4.4. Analiza factorilor de risc	79
3.4.5. Măsuri propuse și concluzii	88
3.5. Îngrijiri după accident	91
3.5.1. Asistență prespitalicească.....	91
3.5.2. Îngrijire în timpul transportării	94
3.5.3. Îngrijirea spitalicească a traumelor.....	95
3.5.4. Reabilitare și asigurare	96
3.5.5. Măsuri propuse și concluzii	97
4. DOMENII TRANSVERSALE.....	99
4.1. Mobilitate urbană sigură	99
4.1.1. Amenajarea teritorială și planificarea transportului.....	99
4.1.2. Transportul și mobilitatea urbană.....	100
4.1.3. Cadrul instituțional.....	102
4.1.4. Măsuri propuse și concluzii	103
5. CONCLUZII	105
6. ANEXA – Vehicule sigure	120
REFERINȚE	124

Lista de figuri

Figura 1	Harta Republicii Moldova	5
Figura 2	Substanțe poluante emise în atmosferă de transportul rutier	6
Figura 3	Consumul final de energie pe sectoare pentru perioada 2016-2021 (%).....	7
Figura 4	Tipurile de drumuri aflate sub administrarea Administrației de Stat a Drumurilor a Republicii Moldova.....	10
Figura 5	Investițiile în siguranța rutieră în Moldova în perioada 2010-2020 (în USD) și ca procent din PIB	13
Figura 6	Dinamica vehiculelor înregistrate în Republica Moldova în perioada 2000-2020.....	14
Figura 7	Numărul autovehiculelor înregistrate	14
Figura 8	Tipurile vehiculelor înregistrate – 2022	15
Figura 9	Vârsta flotei de autoturisme (categoria M1) în mai 2023	15
Figura 10	Numărul accidentelor rutiere înregistrate	16
Figura 11	Numărul total de persoane decedate și traumatizate	17
Figura 12	Numărul persoanelor decedate sau traumatizate la un milion de locuitori	17
Figura 13	Numărul persoanelor decedate și traumatizate la 100.000 de vehicule	17
Figura 14	Numărul persoanelor traumatizate pe sexe	18
Figura 15	Numărul persoanelor decedate pe sexe	18
Figura 16	Numărul persoanelor traumatizate implicate în accidente în funcție de grupa de vârstă	19
Figura 17	Numărul persoanelor decedate în accidente pe grupe de vârstă	19
Figura 18	Numărul persoanelor traumatizate în funcție de tipul participanților la trafic.....	20
Figura 19	Numărul persoanelor decedate în funcție de tipul participanților la trafic.....	21
Figura 20	Numărul persoanelor traumatizate după principalul factor cauzal.....	22
Figura 21	Numărul persoanelor decedate după principalul factor cauzal.....	23
Figura 22	Numărul persoanelor traumatizate în funcție de tipul drumului	24
Figura 23	Numărul persoanelor decedate în funcție de tipul drumului.....	25
Figura 24	Numărul persoanelor traumatizate în transportul public.....	25
Figura 25	Numărul persoanelor decedate în transportul public.....	26
Figura 26	Numărul conducătorilor auto/pasagerilor care nu purtau centura de siguranță în accidente fatale	26
Figura 27	Numărul de accidente, decese și traumatizați din cauza conducerii sub influența alcoolului	27
Figura 28	Numărul de accidente, decese și traumatisme din cauza excesului de viteză.....	27
Figura 29	Gestionarea siguranței rutiere, Recomandări ITC pentru îmbunătățirea Sistemelor Naționale de Siguranță Rutieră... 29	
Figura 30	Harta drumurilor naționale din Moldova.....	45
Figura 31	Indicele de rugozitate a drumurilor din Moldova.....	46
Figura 32	Starea drumurilor naționale și regionale din Moldova, 2020.....	46
Figura 33	Harta reconstrucției drumurilor Moldovei	48

Figura 34	Rețeaua de transport TEN-T: Republica Moldova.....	48
Figura 35	Harta rețelelor de transport strategice din Moldova în cadrul procesului de asociere cu Uniunea Europeană.....	49
Figura 36	Clasificarea flotei de vehicule în funcție de țara de origine între 2010 și 2022.....	58
Figura 37	Exemplu de certificat de înregistrare emis pentru înregistrare permanentă.....	60
Figura 38	Procesul de omologare și înregistrare a vehiculelor fabricate ca unități individuale.....	61
Figura 39	Procesul de omologare și înregistrare a vehiculelor completate, modificate sau echipate ulterior.....	62
Figura 40	Exemplu de raport de inspecție tehnică periodică.....	63
Figura 41	Procesul de inspecție tehnică periodică a vehiculelor.....	64
Figura 42	Omologarea și inspecția vehiculelor ADR.....	68
Figura 43	Exemplu de certificat de omologare emis pentru vehiculul care transportă mărfuri periculoase.....	68
Figure 44	Rata mortalității pe tipuri de încălcări în 2022.....	80
Figura 45	Evoluția accidentelor rutiere cauzate de excesul de viteză 2014-2022.....	80
Figura 46	Numărul persoanelor decedate – motocicliști și bicicliști.....	81
Figura 47	Numărul persoanelor rănite – conducători PTW și bicicliști.....	81
Figura 48	Numărul persoanelor decedate – pietoni.....	82
Figura 49	Numărul persoanelor decedate și traumatizate – minori (0-17 ani).....	83
Figura 50	Vehicule și elicoptere de prim ajutor.....	92
Figura 51	Procentul accidentelor cu implicarea pietonilor în funcție de locație.....	100

Lista de tabele

Tabelul 1	Indicatori economici cheie	4
Tabelul 2	Rețeaua de drumuri aflată sub administrarea Administrației de Stat a Drumurilor a Republicii Moldova	9
Tabelul 3	Rețeaua de drumuri recentă și cea planificată	10
Tabelul 4	Proiecte recente de infrastructură în Moldova.....	10
Tabelul 5	Structura autovehiculelor înregistrate în 2022	15
Tabelul 6	Costul estimat al accidentelor rutiere în Moldova folosind PIB-ul per capita din 2021 și valorile modelului de evaluare economică iRAP	28
Tabelul 7	Cadrul juridic privind siguranța rutieră.....	31
Tabelul 8	Decizii ale Cabinetului de Miniștri și instrucțiuni ale ministrului responsabil transporturi (proiecte de legi)	31
Tabelul 9	Actori-cheie per funcție de siguranță rutieră în Moldova	36
Tabelul 10	Cadrul instituțional pentru siguranța rutieră în Moldova	37
Tabelul 11	Proiecte orientate spre siguranța rutieră finanțate de instituțiile financiare internaționale (IFI) (și activitățile din cadrul proiectelor)	38
Tabelul 12	Vehicule sigure – domenii și activități identificate.....	56
Tabelul 13	Legi și regulamente privind vehiculele sigure.....	57
Tabelul 14	Numărul vehiculelor modificate, completate sau completate ulterior și fabricate ca unități individuale	61
Tabelul 15	Numărul de controale planificate și neanunțate între 2020 și 2022	64
Tabelul 16	Clasificarea nivelului de armonizare și implementare a instrumentelor juridice ale Națiunilor Unite în cadrul legislativ național moldovenesc.....	69
Tabelul 17	Vârsta minimă și categoriile selectate de permise de conducere	75
Tabelul 18	Categoriile de șoferi după gen (la 1 ianuarie 2023).....	77
Tabelul 19	Numărul de accidente, pietoni decedați și traumatizați	82
Tabelul 20	Numărul amenzilor – infracțiuni rutiere art. 242 și 243	84
Tabelul 21	Numărul amenzilor – infracțiuni rutiere art. 238 și 245	84
Tabelul 22	Accidente rutiere cauzate de conducerea sub influența alcoolului	86
Tabelul 23	Responsabilități instituționale pentru gestionarea traficului și siguranța rutieră	102
Tabelul 24	Procesul de înregistrare a vehiculelor.....	120
Tabelul 25	Omologarea națională a vehiculului fabricat ca unitate individuală.....	120
Tabelul 26	Omologare națională de tip pentru vehiculele noi.....	121
Tabelul 27	Omologare ONU de tip	121
Tabelul 28	Procesul de inspecție tehnică periodică a vehiculelor	121
Tabelul 29	Procesul de inspecție tehnică periodică a vehiculelor în trafic	122
Tabelul 30	Instalarea și inspecția tahografelor și dispozitivelor de limitare a vitezei	122
Tabelul 31	Procesul de clasificare a autobuzelor și autocarelor.....	122
Tabelul 32	Omologarea și inspecția vehiculelor ADR.....	123

Acronime și Abrevieri

112	Serviciul național unic pentru apelurile de urgență 112
Acordul din 1958	Acord privind adoptarea unor regulamente tehnice armonizate ale Organizației Națiunilor Unite pentru vehiculele cu roți, echipamentele și componentele care pot fi montate și/sau folosite la vehiculele cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate în temeiul acestor regulamente ale Organizației Națiunilor Unite (Revizuirea 3)
Acordul din 1997	Acord privind adoptarea de condiții uniforme pentru inspecțiile tehnice periodice ale vehiculelor cu roți și recunoașterea reciprocă a acestor inspecții
CA-ADR	Centre autorizate – inspecție ADR
CA-CCCA	Centre autorizate – clasificare pe categorii de confort a autobuzelor
CA-ITP	Centre autorizate – inspecție tehnică periodică
CA-IP	Centre autorizate – instruirea profesioniștilor
CA-TLV	Centre autorizate – tahograf și limitator de viteză
CA-R/FV	Centre autorizate – repararea/fabricarea vehiculelor
ADR	Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase
AETR	Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere în trafic internațional
OCEMN	Organizația pentru Cooperare Economică la Marea Neagră
CSI	Comunitatea Statelor Independente
COP21	Conferința Părților, Conferința ONU privind Schimbările Climatice
BERD	Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare
FIV CE	Facilitatea de investiții pentru vecinătate a Comisiei Europene
AEE	Agenția pentru Eficiență Energetică
BEI	Banca Europeană de Investiții
UE	Uniunea Europeană
PIB	Produs Intern Brut
IGSU	Inspectoratul General pentru Situații de Urgență
IGP	Inspectoratul General de Poliție
FGSR	Facilitatea Globală de Siguranță Rutieră
ODDE	Organizația pentru democrație și dezvoltare economică
Intehagro	Inspectoratul de Stat pentru Supravegherea Tehnică Intehagro
iRAP	Programul internațional de evaluare a drumurilor
MAIA	Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare

MA	Ministerul Apărării
MS	Ministerul Sănătății
MAI	Ministerul Afacerilor Interne
MIDR	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
MMPS	Ministerul Muncii și Protecției Sociale
INM	Institutul Național de Metrologie
INSP	Inspectoratul Național de Securitate Publică
ANTA	Agenția Națională Transport Auto
OCDE	Organizația pentru Cooperare și Dezvoltare Economică
OSCE	Organizația pentru Securitate și Cooperare în Europa
ASP	Agenția Servicii Publice
OSCT	Organizații specializate în consultanță tehnică
TEM	Proiectul Autostrăzii Transeuropene Nord-Sud
ONU	Organizația Națiunilor Unite
CEE-ONU	Comisia Economică pentru Europa a Națiunilor Unite
VIN	Numărul de identificare al vehiculului
BM	Banca Mondială
OMC	Organizația Mondială a Comerțului

Sumar executiv

Unul dintre primii pași în consolidarea capacităților unui sistem național de siguranță rutieră este evaluarea situației actuale a siguranței rutiere. Acest lucru se poate realiza prin intermediul unei Evaluări a **Performanței Siguranței Rutiere (EPSR)** pe baza documentelor disponibile, a legislației locale și a statisticilor din țara în cauză. EPSR este elaborată de consultanți internaționali și naționali și de personalul CEE-ONU în cooperare cu părțile interesate din domeniul siguranței rutiere naționale (guvern, mediu academic, reprezentanți ai ONG-urilor și sectorului privat, organizații regionale și internaționale, și experți locali și internaționali). Astfel de evaluări pot avea la bază Recomandările Comitetului pentru transporturi terestre privind îmbunătățirea sistemelor naționale de siguranță rutieră, o abordare recunoscută la nivel mondial.

EPSR pentru Moldova identifică aspectele critice pentru dezvoltarea sistemului național de siguranță rutieră al țării și oferă recomandări pentru îmbunătățirea acestuia. Echipa de proiect folosește o abordare pe mai multe puncte pentru a evalua situația actuală a siguranței rutiere în Moldova. Aceasta include analize ale următoarelor subiecte: cadrele juridice și instituționale pentru siguranța rutieră, situația și tendințele actuale ale siguranței rutiere, limitările capacităților, resursele financiare și umane, lacunele din cadrul legislativ și de reglementare național, conformitatea legislației moldovenești cu instrumentele juridice ale Organizației Națiunilor Unite legate de siguranța rutieră și coordonarea între părțile interesate în domeniul siguranței rutiere. De asemenea, evaluarea subliniază bunele practici în siguranța rutieră și evidențiază importanța aderării și implementării principalelor instrumente juridice ale Organizației Națiunilor Unite legate de siguranța rutieră ca mijloc eficient de îmbunătățire a sistemelor de siguranță rutieră atât la nivel național, cât și local. Discuțiile privind concluziile evaluării au avut loc prin mai multe întâlniri și ateliere cu principalii factori implicați în siguranța rutieră, inclusiv o prezentare a rezultatelor la un dialog politic aferent EPSR.

Deși numărul total de accidente rutiere și decese în Moldova a scăzut între 2011-2022, riscul public rămâne a fi ridicat, iar în ultimii ani (2019-2022), rata deceselor rutiere (numărul de persoane ucise la un milion de locuitori) este de aproximativ două ori mai mare decât media Uniunii Europene. Astfel de cifre generează costuri economice uriașe și, în funcție de sursa datelor pentru Moldova, estimările costurilor socio-economice variază între 1,26% și 10,5% din PIB.

În ceea ce privește îmbunătățirea **Gestionării Siguranței Rutiere (GSR)**, Moldova trebuie să coordoneze mai bine activitățile verticale și orizontale întreprinse de factorii-cheie implicați în siguranța rutieră și să își consolideze capacitatea de a reînființa/împuneri Consiliul național pentru securitatea circulației rutiere (CNSCR) ca organ principal de gestionare a siguranței rutiere. CNSCR trebuie să poată oferi instrucțiuni strategice și să monitorizeze rezultatele siguranței rutiere, stabilind obiective specifice și măsurabile în cadrul Strategiei naționale privind siguranța rutieră și Planul de acțiuni aferent și să asigure surse de finanțare stabile și durabile pentru siguranța rutieră.

GSR poate fi susținută și prin educație, tehnologie și o mai bună implementare, inclusiv campanii de conștientizare publică, cu Indicatori-Cheie de Performanță (ICP) care să măsoare eficacitatea. Îmbunătățirea colectării, analizei și diseminării datelor privind siguranța rutieră, bazate pe protocolul CADaS (Setul comun de date privind accidentele), ar trebui să fie, de asemenea, o prioritate pentru asigurarea unei GSR eficiente, alături de consolidarea capacităților tuturor factorilor implicați în siguranța rutieră și de împărtășirea cunoștințelor.

Majoritatea transporturilor de persoane și de marfă în Moldova au loc pe cale rutieră. Proiectele de **infrastructură rutieră** menite să sporească mobilitatea și circulația persoanelor și a mărfurilor trebuie, prin urmare, să se axeze în primul rând pe siguranța rutieră. Infrastructura care răspunde nevoilor participanților vulnerabili la trafic, cum ar fi bicicliștii, motocicliștii, pietonii, copiii și persoanele cu dizabilități, este deosebit de importantă în Moldova, unde 50% din decese sunt provocate de accidente în rândul acestora. În acest sens, Moldova trebuie să își îmbunătățească cadrele juridice și standardele pentru proiectarea și protecția drumurilor. Aceasta ar trebui să includă utilizarea sporită a instrumentelor de Gestionare a Siguranței Infrastructurii Rutiere (GSIR) și consolidarea legislației privind Sistemele de Transport Inteligente (STI) și siguranța tunelurilor, precum și îmbunătățirea implementării noilor proceduri GSIR, a siguranței în zonele de lucru și STI. La baza acestor intervenții, în vederea construirii unor drumuri mai sigure, ar trebui să stea educația, consolidarea capacităților și tehnologia.

Conform Ministerului Afacerilor Interne, factorii cauzali cel mai des întâlniți ai accidentelor rutiere în perioada anilor 2017-2022 în Moldova au fost viteza inadecvată pentru vizibilitate, starea drumului și situația traficului. În ceea ce privește victimele, viteza a fost recunoscută ca fiind un factor influent în 31,5% dintre cazurile soldate cu traumatizarea oamenilor și în 51,3% dintre cazurile soldate cu decese. Prezenta evaluare se axează în primul rând pe limitele de viteză stabilite pentru drumurile urbane unde există o concentrație mare de participanți vulnerabili la trafic și pe drumurile rurale. Deși limitele de viteză pe drumurile urbane corespund

celor mai bune practici din Uniunea Europeană și abordării bazate pe un sistem sigur, limitele maxime de viteză pe drumurile rurale sunt totuși prea mari. Aplicarea limitelor de viteză existente este, de asemenea, o problemă critică.

Pe baza unei evaluări a legislației moldovenești privind siguranța **vehiculelor**, se recomandă întreprinderea următoarele acțiuni: modificarea legislației existente și adoptarea unui cadru legislativ național care să acopere nivelurile primar și secundar pentru a defini în mod clar, prin legi separate, condițiile administrative și tehnice pentru vehicule mai sigure; transpunerea completă în legislația națională a prescripțiilor cadrelor de reglementare ale ONU [(Acordul ONU din 1958, Acordul ONU din 1997, Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR), Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR)] și ale cadrelor de reglementare ale Uniunii Europene (Regulamentele UE 2018/858, 168/2013, 167/2013, 165/2014 și Directivele UE 2014/45, 2014/47); desemnarea autorităților naționale responsabile pentru omologarea vehiculelor și supravegherea pieței și stabilirea surselor de finanțare pentru operaționalizarea acesteia; stabilirea condițiilor administrative și de capacitate pentru serviciile tehnice desemnate, responsabile pentru efectuarea inspecțiilor și testelor legate de conformitatea vehiculelor cu reglementările specificate; și introducerea unui sistem de penalizări eficient pentru nerespectarea reglementărilor aferente autovehiculelor. În plus, este nevoie ca standardele referitoare la autovehicule să fie implementate în mod oportun și să se bazeze pe informare, educare și tehnologii relevante.

Pentru ca **participarea la trafic să fie mai sigură**, se recomandă următoarele inițiative: elaborarea/actualizarea Legii privind siguranța traficului rutier; revizuirea sancțiunilor pentru nefolosirea centurilor de siguranță sau a sistemelor de reținere pentru copii, precum și introducerea sancțiunilor pentru pietoni, bicicliști, scutere pentru încălcarea regulilor de circulație rutieră; diferențierea nivelului permis de alcool în sânge (NAS) în funcție de experiența șoferului sau tipul de autovehicul; îmbunătățirea siguranței în muncă a șoferilor prin introducerea unor politici obligatorii de siguranță rutieră pentru toate flotele auto la nivel național; îmbunătățirea politicilor naționale pentru asigurarea conformității cu normele, standardele și nevoile persoanelor cu dizabilități sau cu mobilitate redusă; și digitalizarea proceselor de documentare a încălcărilor rutiere. Pentru implementarea cu succes a acestor intervenții recomandate, este necesară aplicarea adecvată în combinație cu educația și utilizarea tehnologiilor. Atenție deosebită ar trebui acordată campaniilor de schimbare comportamentală pentru toți participanții la trafic, implicând o colaborare sustenabilă la nivel național între sectorul civic, stat și sectorul privat pentru a spori nivelul de conștientizare a siguranței rutiere, odată cu monitorizarea și evaluarea impactului.

Sunt propuse următoarele măsuri-cheie pentru **îmbunătățirea îngrijirii după accident** în Moldova: implementarea unui mecanism pentru investiții directe în siguranța rutieră de către companiile de asigurări; implementarea unui mecanism de stimulare pentru angajatori în ceea ce privește angajarea persoanelor care au rămas cu răni permanente în urma accidentelor rutiere; și înființarea unor centre și programe pentru reabilitarea victimelor accidentelor rutiere. În plus, este necesară pregătirea polițiștilor în acordarea primului ajutor, precum și cursuri de prim ajutor pentru șoferi. De asemenea, ar trebui folosită tehnologia adecvată pentru a susține îngrijirea după accident prin apelarea la un număr unic de urgență (112), modernizarea flotelor de ambulanțe și a echipamentelor pentru echipajele de poliție, inclusiv a truselor de prim ajutor etc.

Există și **domenii transversale (mobilitate urbană sigură)** în care sunt propuse următoarele măsuri: implementarea principiilor de proiectare sigură a drumurilor și străzilor; creșterea capacităților autorităților locale în siguranța rutieră, și adoptarea politicilor axate pe creșterea cotei modale a transportului public și a călătoriilor active. Atenție deosebită ar trebui acordată și abordărilor privind siguranța rutieră, cum ar fi Viziunea Zero și abordarea bazată pe un sistem sigur, precum și promovării unei mobilități mai durabile.

În procesul de elaborare a evaluării a fost luată în considerare evoluția cadrului strategic global pentru siguranța rutieră. Având în vedere al doilea deceniu de acțiune al Organizației Națiunilor Unite (ONU) pentru siguranța rutieră 2021-2030 și Obiectivele de Dezvoltare Durabilă (ODD) 3 și 11, prezenta evaluare poate acționa ca un puternic punct de reper pentru planificarea intervențiilor.

Având în vedere ritmul rapid de motorizare în Moldova, există o nevoie critică de a aborda siguranța rutieră într-un mod holistic. Este clar că odată cu creșterea traficului motorizat, crește și expunerea la risc și, respectiv, este nevoie de o politică guvernamentală care pune accent pe siguranța rutieră. Numai prin implementarea unor acțiuni speciale la toate nivelurile, numărul de decese și vătămări va scădea, alături de costurile umane, sociale și economice aferente și povara asupra sectorului de sănătate. În Moldova, voința politică de a îmbunătăți siguranța rutieră oferă o bază solidă pentru îmbunătățiri și se speră că implementarea recomandărilor furnizate în prezenta evaluare va ajuta la îmbunătățirea sistemului de siguranță rutieră în țară.

Pentru ca o strategie de siguranță rutieră, cu acțiuni și intervenții pentru viitor, să poată fi implementată cu succes, este nevoie ca concluziile acestei evaluări să fie puse în aplicare. De asemenea, pot fi folosite și rezultatele evaluării pentru a îmbunătăți comportamentul privind siguranța rutieră, pentru a consolida cunoștințele locale și capacitatea de cercetare și dezvoltare, pentru a promova un grad mai mare de asumare și responsabilitate în domeniul siguranței rutiere și pentru a spori nivelul de conștientizare în rândul publicului cu privire la beneficiile unei mai bune siguranțe rutiere în Moldova.

1. SCURTĂ PREZENTARE A SITUAȚIEI ȚĂRII (TENDINȚE)

1.1. Populația și aspecte demografice

Republica Moldova este o țară din Europa de Est, fără ieșire la mare, situată în nord-estul Balcanilor, mărginită de România la vest și Ucraina la nord, est și sud. Moldova ocupă o suprafață de 33.843,5 km². Portul Giurgiulești pe Dunăre este portul moldovenesc pentru nave maritime.

Moldova este o republică parlamentară cu un președinte ca șef de stat și un prim-ministru ca șef de guvern. Este un stat membru al Organizației Națiunilor Unite, al Consiliului Europei, al Organizației Mondiale a Comerțului (OMC), al Organizației pentru Securitate și Cooperare în Europa (OSCE), al Organizației GUAM pentru Democrație și Dezvoltare Economică, al Comunității Statelor Independente (CSI) și al Organizației de Cooperare Economică la Marea Neagră (OCEMN). Cu aspirații de aderare la Uniunea Europeană,¹ Moldova a semnat Acordul de Asociere cu Uniunea Europeană la 27 iunie 2014, care a fost aplicat cu titlu provizoriu de la 1 septembrie 2014. La 1 iulie 2016, Acordul de Asociere (AA) dintre Uniunea Europeană și Republica Moldova a intrat pe deplin în vigoare, după ratificarea de către toți cei 31 de semnatari. La 23 iunie 2022, Consiliul European i-a acordat Republicii Moldova statutul de țară candidată.

Moldova are o populație de 2,6 milioane de locuitori; 1,1 milioane locuiesc în zone urbane și 1,5 milioane - în localități rurale (la situația din 1 ianuarie 2022).

Conform Biroului Național de Statistică al Moldovei, femeile reprezintă 52,3% din populație și bărbații - 47,7%. La începutul anului 2022, raportul dintre bărbați și femei era de 93 la 100. În zonele urbane și rurale, raportul dintre sexe arată, la fel, mai multe femei decât bărbați, cu 85 și, respectiv, 96 de bărbați la 100 de femei.

Densitatea populației la 1 ianuarie 2022 constituia 85,5 persoane pe km². Tendințele demografice din ultimii 20 de ani arată un declin continuu al populației de aproximativ 1,7 milioane de oameni între 1990-2022. Structura populației, de asemenea, s-a schimbat. Moldova are o populație îmbătrânită, persoanele în vârstă reprezentând aproximativ 22% din totalul populației. A existat o creștere a migrației interne și internaționale, în special în rândul tinerilor și al celor de vârstă reproductivă. Până în 2050, se estimează că numărul populației diasporei va fi aproape egal cu numărul populației din țară.²

1.2. Economie

În contextul scăderii producției industriale și agricole după dizolvarea Uniunii Sovietice, sectorul serviciilor a început să ocupe un loc de frunte în economia Moldovei și în prezent reprezintă peste 60% din PIB-ul (Produsul Intern Brut) național.

În pofida unui climat moderat și al terenurilor agricole productive, economia Moldovei se bazează foarte mult pe sectorul agricol, producând fructe, legume, vin, grâu și tutun. De asemenea, Moldova depinde în mare măsură de remitențele anuale de aproximativ 1,5 miliarde de dolari - mai mult de 20% din PIB - de la aproximativ un milion de moldoveni care lucrează în Europa, Rusia și alte foste țări sovietice.³

Conform trimestrului 4 al anului 2022, rata șomajului raportată în Moldova era de 4,6%, o tendință crescătoare față de 2021.

¹ <https://moldova.md/en/content/about-republic-moldova>.

² <https://cancelaria.gov.md/ro/content/noile-provocari-demografice-analizate-la-nivel-global-ce-opportunitati-pot-crea-pentru>
<https://moldova.unfpa.org/ro/publications/sumarul-studiului-genera%C8%9Bii-%C8%99i-gen-%C3%AEn-republica-moldova>.

³ www.economy.com/moldova, <https://www.worldbank.org/en/country/moldova/overview>.

Tabelul 1
Indicatori economici cheie

Indicator	Unități	2017	2018	2019	2020	2021	2022
PIB real	%	4,2	4,1	3,6	-8,3	13,9	-5,0
PIB per capita	USD	3 455	4 156	4 405	4 376	5 235	5 563
Inflație medie	%	6,57	3,05	4,84	3,77	5,11	28,74
Inflație la sfârșit de an	%	7,30	0,90	7,50	0,39	13,94	30,24
Rata șomajului	%	3,9	2,9	5,1	3,8	3,2	3,1
Populația	Milioane	2,78	2,73	2,68	2,64	2,63	2,60
Datorie națională (datoria Moldovei la PIB)	% din PIB	28,9	27,0	25,1	34,0	32,1	34,0

Sursa: statistica.gov.md, bnm.md, mf.gov.md, 2023.

1.3. Topografie, climă și geografie

Chișinău, capitala Moldovei, este de departe cel mai mare oraș cu o populație de 677.157 de locuitori. Al doilea cel mai mare oraș este Bălți, cu o populație de aproximativ 99.000 de locuitori.

Teritoriul Moldovei se întinde pe o suprafață de 339 km de la nord la sud și 155 km de la vest la est. Peisajul Moldovei se caracterizează prin stepă deluroasă cu o pantă lină în sud spre Marea Neagră. Punctul cel mai înalt din țară este dealul Bălănești, care are o altitudine de 430 de metri.

Republica Moldova este împărțită în 32 de raioane; 13 municipii (Chișinău, Bălți, Tighina, Tiraspol, Comrat, Cahul, Edineț, Hâncești, Orhei, Soroca, Strășeni, Ungheni, Ceadâr-Lunga); două regiuni cu statut special (Unitatea Teritorială Autonomă Găgăuzia și Unitățile Administrativ-Teritoriale din stânga Nistrului, cunoscute în general ca Transnistria).

Lungimea totală a frontierei naționale a Moldovei este de 1.389 km, inclusiv 939 km cu Ucraina și 450 km cu România.

Figura 1
Harta Republicii Moldova



1.4. Mediu (impactul transportului)

Mai mult de jumătate din flota de vehicule a Moldovei are o vechime de peste 15 ani.

Vârsta vehiculelor deținute de companii în 2021 era următoarea: 3,2% din numărul total de vehicule aveau până la 2 ani; 8,6% aveau între 2 și 5 ani; 21,2% aveau până la 10 ani; și 67,1% erau vehicule mai vechi de 10 ani.⁴

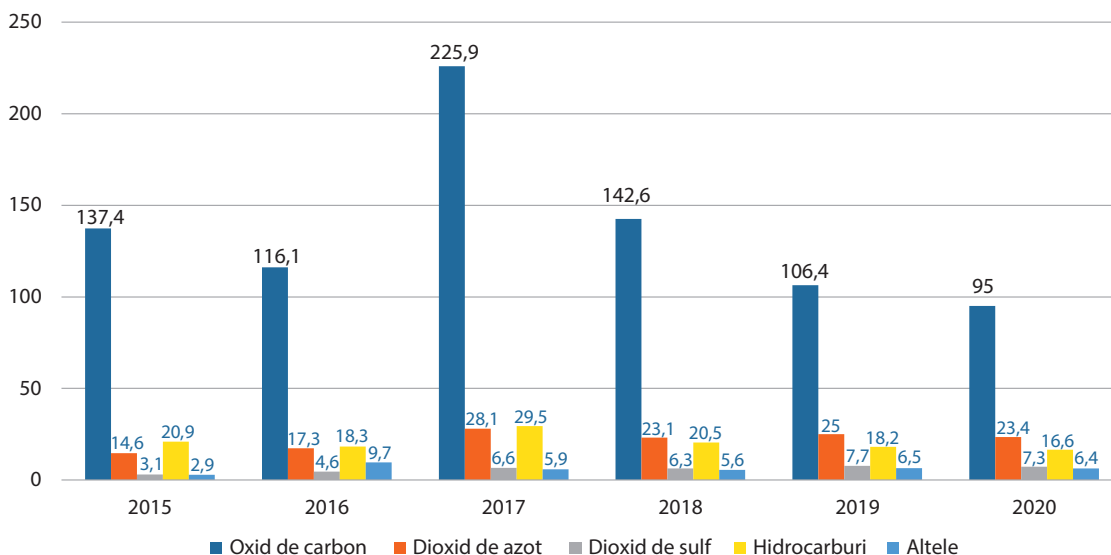
În 2022, în toate modurile de transport public, au fost transportați 257,4 milioane de pasageri, o creștere de 24,4% față de 2021. Creșteri au fost înregistrate și în transportul aerian de pasageri (43,2%), autobuze/microbuze (34,1%), troleibuze (21,2%) și taxiuri (10,4%). În același timp, transportul de pasageri pe râu (21,3%) și pe cale ferată (4,3%) a scăzut. Traficul de pasageri în anul de raportare a crescut cu 34,3% comparativ cu 2021 și a atins cifra de 5.518,1 milioane pasageri/km.

În 2022, în toate modurile de transport public, au fost transportate 49 milioane de tone de mărfuri, în scădere cu 3,9% față de 2021. Și aici, volumul de mărfuri transportate pe râu (19,2%), aer (13,1%) și pe drum (5,1%) a scăzut. În același timp, volumul de mărfuri transportate pe cale ferată a crescut cu 15% comparativ cu anul precedent. După Indicele Performanței de Mediu 2022, Moldova se situează pe locul 84 din 190 de țări din lume.

La nivel de economie în ansamblu, Republica Moldova are un obiectiv necondiționat, și anume cel de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră cu 64-67% sub nivelul din 1990 până în 2030 și de a face tot posibilul pentru a reduce emisiile cu 67%. Astfel, Moldova este pe deplin dedicată procesului de negociere al Convenției-cadru a ONU pentru Schimbările Climatice în vederea adoptării protocolului COP21, mergând pe linia păstrării sub 2°C a încălzirii globale.

Graficul de mai jos prezintă datele oficiale ale Biroului Național de Statistică privind evoluția indicelui emisiilor poluante produse de vehiculele care funcționează pe gaz lichefiat, benzină și motorină (indicele monoxidului de carbon este dominant).

Figura 2
Substanțe poluante emise în atmosferă de transportul rutier

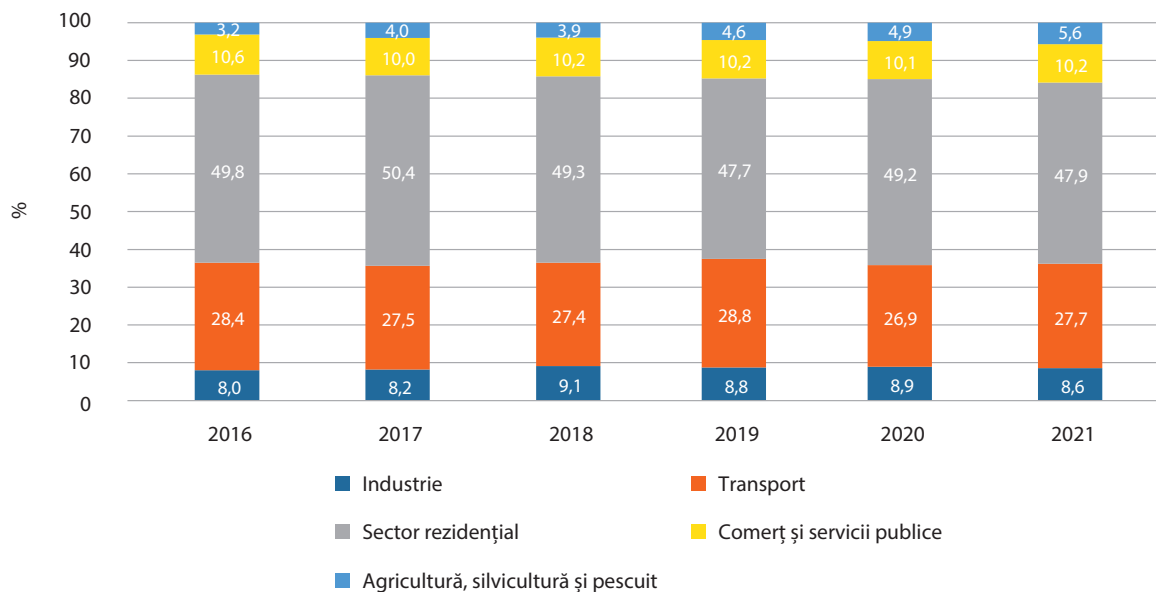


Sursa: statistica.gov.md, 2023.

⁴ https://statistica.gov.md/en/moldova-in-figures-statistical-pocket-book-9877_59483.html.

Figura 3

Consumul final de energie pe sectoare pentru perioada 2016-2021 (%)



Sursa: www.statistica.gov.md, 2023.

Recent, Agenția pentru Eficiență Energetică (AEE) a anunțat că ponderea transportului eficient din punct de vedere energetic în Moldova a crescut în ultimii 5 ani. Potrivit datelor procesate de AEE, bazate pe informațiile furnizate de Agenția Servicii Publice, între 2018 și 2022, în Republica Moldova au fost înregistrate peste 27.000 de mașini electrice și hibride.

Deși ponderea de aproximativ 3% a vehiculelor electrice și hibride în raport cu numărul total de vehicule înregistrate în Republica Moldova este destul de mică, există o tendință pozitivă în percepția la nivel național cu privire la importanța reducerii consumului de energie pe bază de hidrocarburi în transport.

2. TENDINȚELE SIGURANȚEI RUTIERE 2015-2021

Siguranța rutieră este un aspect important care afectează calitatea vieții tuturor cetățenilor. De aceea, este puternic susținută de Guvernul Republicii Moldova. În ultimele două decenii, au fost adoptate mai multe legi și regulamente referitoare la siguranța rutieră. De asemenea, a fost înființat Consiliul național pentru securitatea circulației rutiere (CNSCR) și Biroul executiv al acestuia pentru a coordona și gestiona activitățile ce țin de siguranța rutieră ale principalelor părți interesate în domeniu. În acest capitol, autorii își propun să ofere date și tendințele de performanță de-a lungul timpului, care vor permite o mai bună înțelegere a situației actuale în ceea ce privește siguranța rutieră din Moldova și să prezinte un punct de plecare pentru analiza și recomandările EPSR.

2.1. Infrastructura rutieră

În art. 2 din Legea nr. 509 din 22.06.1995 privind drumurile (cu ultimele modificări în 2020), drumurile Moldovei sunt clasificate ca:

- Drumuri publice și
- Drumuri private.

Din punct de vedere funcțional, drumurile publice sunt împărțite în:

- Drumuri europene,
- Drumuri naționale și
- Drumuri locale.

Drumurile naționale pot fi:

- Autostrăzi,
- Drumuri expres,
- Drumuri republicane și
- Drumuri regionale.

Drumurile locale sunt împărțite în:

- Drumuri județene (municipale),
- Drumuri comunale și
- Străzi.

Drumurile europene sunt definite ca drumuri internaționale care trec prin Republica Moldova conform Acordului european referitor la principalele artere de trafic internațional (AGR), administrat de CEE-ONU, la care Republica Moldova este parte contractantă și care pot coincide cu autostrăzi, drumuri expres și drumuri republicane.

Drumurile naționale sunt definite ca drumuri în proprietatea statului, care asigură principalele legături rutiere internaționale, conexiunile între capitală și localitățile de reședință, municipiile și locurile de importanță republicană, precum și conexiunea între ele. Acestea pot fi:

- Autostrăzi – drumuri cu capacitate mare, de mare viteză, rezervate exclusiv circulației vehiculelor, identificabile prin două benzi unidirecționale separate printr-o zonă mediană, cu cel puțin două benzi de circulație în fiecare direcție și o bandă de oprire, cu intersecții separate pe grade și acces limitat, intrarea și ieșirea vehiculelor fiind permise doar prin noduri rutiere dotate pentru siguranța și confortul utilizatorilor.
- Drumuri expres – drumuri cu două sau mai multe benzi de circulație, la care accesul este posibil doar prin noduri rutiere separate gradat sau intersecții reglementate, iar staționarea și parcare vehiculelor pe carosabil este interzisă.
- Drumuri republicane – drumuri care asigură legătura între capitală și alte orașe, municipii și locuri de importanță republicană (centre industriale, locuri publice de agrement, rezervații naturale, monumente istorice și culturale etc.), precum și legătura între orașe, municipii și între localitățile de reședință și municipii. De asemenea, acestea asigură legătura între localitățile de reședință și gările de trenuri, aeroporturi și porturi fluviale din imediata vecinătate.
- Drumuri regionale – drumuri de importanță regională care asigură legătura între localitățile din două sau mai multe raioane sau între cel puțin patru localități dintr-o unitate administrativ-teritorială.

Infrastructura rutieră a Republicii Moldova constă în peste 10.680 km de drumuri publice, dintre care 5.952 km sunt drumuri publice naționale, 3.708 km sunt drumuri publice locale și 1.070 km sunt drumuri publice situate pe malul stâng al râului Nistru.

Drumurile naționale sunt împărțite în drumuri regionale, expres și republicane. Lungimea totală a drumurilor naționale, aflate sub administrarea Administrației de Stat a Drumurilor, este de 5.951,9 km. Drumurile publice naționale au următoarea compoziție și lungime:

- Drumuri expres (M) – 631,1 km.
- Drumuri republicane (R) – 1.995,6 km.
- Drumuri regionale (G) – 3.304,1 km.
- Drumuri publice locale (L) – 21,1 km

În plus, 3.708 km de drumuri publice locale la nivel regional (municipal) se află sub administrarea autorităților publice locale.

Rețeaua de drumuri aflată sub administrarea Administrației de Stat a Drumurilor este prezentată în Tabelul 2.

Tabelul 2

Rețeaua de drumuri aflată sub administrarea Administrației de Stat a Drumurilor a Republicii Moldova

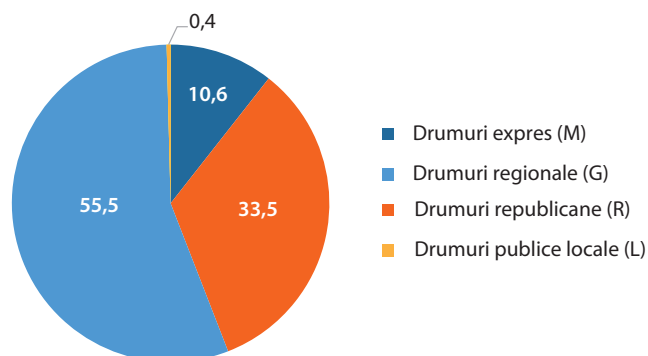
Rețeaua rutieră	Lungimea (în km)	Procente (%)
Drumuri expres (M)	631,1	10,6
Drumuri republicane (R)	1 995,6	33,5
Drumuri regionale (G)	3 304,1	55,5
Drumuri publice locale (L)	21,1	0,4
Total	5 951,9	

Sursa: Administrația de Stat a Drumurilor, 2023.

Pentru o mai bună înțelegere a distribuției, în Figura 4 este prezentată ponderea procentuală a diferitelor tipuri de drumuri aflate sub administrarea Administrației de Stat a Drumurilor.

Figura 4

Tipurile de drumuri aflate sub administrarea Administrației de Stat a Drumurilor a Republicii Moldova



În ultimul deceniu, au fost reabilitate și construite mai multe drumuri. Tabelul 3 prezintă investițiile din perioada 2017-2023, precum și investițiile planificate pentru următorii 5 ani.

Tabelul 3

Rețeaua de drumuri recentă și cea planificată

Rețeaua de drumuri planificată	Lungimea (în km)
Noi drumuri naționale în construcție	57,1
Noi drumuri naționale în faza de proiectare	6,0
Investiții (2017-2022)	382,1
Investiții planificate pentru următorii cinci ani (nivel național și local)	497,2

Sursa: Administrația de Stat a Drumurilor, 2023.

În plus, în Moldova au fost implementate mai multe proiecte legate de infrastructura rutieră (Tabelul 4).

Tabelul 4

Proiecte recente de infrastructură în Moldova

Nr.	Denumire proiect	Beneficiar	Perioada de implementare	Valoare proiect	IFI/partener de dezvoltare
				(MEUR)	
1.	Reabilitarea drumului: R1 Chișinău – Ungheni – Sculeni, km 6+446 – km 24+050	Administrația de Stat a Drumurilor	2014-2016	23,1	Banca Europeană de Investiții (BEI)
2.	Reabilitarea drumului: R1 Chișinău – Ungheni – Sculeni, km 24+050 – km 68+250		2014-2016	27,0	BEI
3.	Reabilitarea drumului: R1 Chișinău – Ungheni – Sculeni, km 96+200 – km 103+913		2014-2016	10,7	FIV CE - Facilitatea de investiții pentru vecinătate a Comisiei Europene
4.	Reabilitarea drumului: R1 Chișinău – Ungheni – Sculeni, km 74+177 – km 96+200		2014-2016	15,1	BERD
5.	Reabilitarea drumului: R33 Hâncești – Lăpușna – M1, km 0+000 – km 37+200		2014-2016	18,8	BERD
6.	Reabilitarea drumului: R16 Bălți – Fălești – Sculeni, 1 sect. km 4+800 – km 30+270; 2 sect. km 30+270 – km 59+480		2016-2019	50,6	BEI

Nr.	Denumire proiect	Beneficiar	Perioada de implementare	Valoare proiect	IFI/partener de dezvoltare
				(MEUR)	
7.	Construcția drumului: R1 ocolirea Bahmut, km 68+250 – km 74+177	Administrația de Stat a Drumurilor	2018-2021	5,3	FIV CE
8.	Construcția drumului: M3 Porumbrei – Cimișlia km 0+000 – km 19+010		2019-2022	29,9	BEI
9.	Reabilitarea drumului: M3 ocolirea Comrat, km 0+000 – km 18+263		2019-2022	29,5	BEI
10.	Reabilitarea drumului: M3 Chișinău – Giurgiulești, km 96+800 – km 122+800; km 122+800 – km 151+200; km 151+200 – km 171+290; km 179+650 – km 190+750.		2019-2022	29,9	BERD
11.	Construcția drumului: M3 ocolirea Slobozia Mare km 0+000 – km 18+290		2019-2022	18,3	BERD
12.	Modernizarea M2 – șoseaua de centură a Chișinăului, km 0+000 – km 6+550		2019-2021	9,9	BEI
13.	Reabilitarea drumului: R6 Chișinău–Orhei–Bălți 1 sect: km 99+530 – km 111+230 2 sect: km 76+700 – km 94+700 și podul km 72+944		2019-2022	36,0	BERD
14.	Reabilitarea drumului: R34 Hâncești – Leova – Cahul, km 0+000 – km 83+000		2020-2023	56,5	BERD
15.	Supravegherea lucrărilor de construcție pe R1 ocolirea Bahmut, km 68+250 – km 74+177		2018-2020	1,3	FIV CE
16.	Supravegherea lucrărilor de construcție pe R1 Chișinău – Ungheni – Sculeni, km 6+446 – km 24+050, km 24+050 – km 68+250, km 74+177 – km 96+200		2014-2016	5,4	BEI
17.	Supravegherea lucrărilor de construcție pe R33 Hâncești – Lăpușna – M1, km 0+000 – km 37+200		2014-2016	2,3	BERD
18.	Supravegherea lucrărilor de construcție pe R1 Chișinău – Ungheni – Sculeni, km 74+177 – km 96+200		2014-2016	2,1	BERD
19.	Supravegherea lucrărilor de construcție pe R16 Bălți – Fălești – Sculeni, 1 sect. km 4+800 – km 30+270; 2 sect. km 30+270 – km 59+480		2016-2019	3,0	BERD
20.	Supravegherea lucrărilor de reabilitare pe M3 Chișinău – Giurgiulești Road, km 96+800 – km. 171+290 și km 179+650 – km 190 + 750		2019-2022	2,4	BERD
21.	Supravegherea lucrărilor de reabilitare pe M3 Porumbrei – Cimișlia km 0+000 – km 19+010 și M3 ocolirea Comrat, km 0+000 – km 18+263		2019-2022	3,1	BEI
22.	Supravegherea lucrărilor de reabilitare pe M3 Slobozia Mare km 0+000 – km 18+290		2019-2022	2,2	BERD
23.	Lucrări de îmbunătățire a Coridorului 11, Contractul 2: LRIP/W3/02: L314 Drum de ocolire a S. Izbiște, km 15+390 – km 19+810 și Drum L314 M2- Peresecina-Hirtopol Mare- Ohrincea km 19+810 – km 24+300		2019-2020	63,4	Banca Mondială

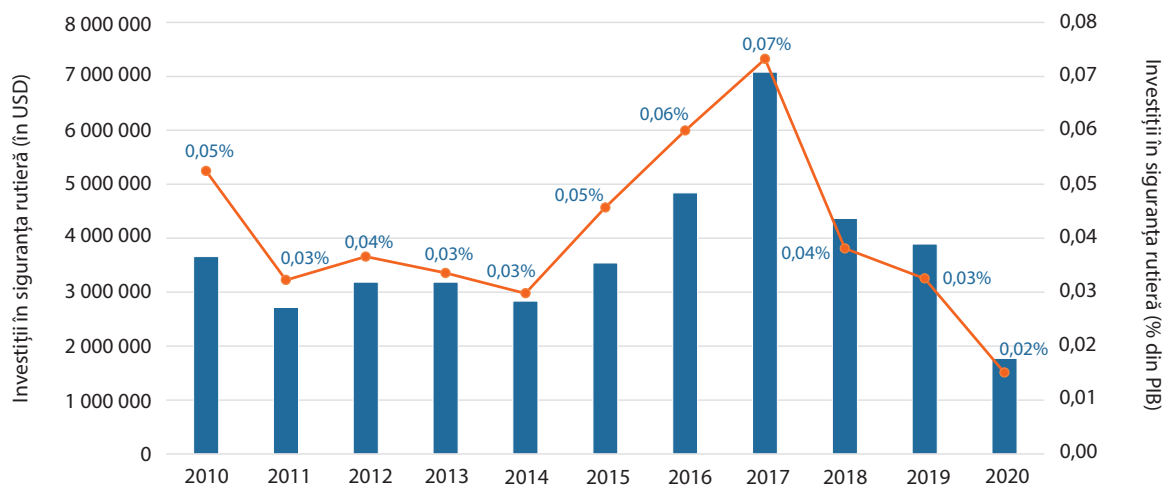
Nr.	Denumire proiect	Beneficiar	Perioada de implementare	Valoare proiect	IFI/partener de dezvoltare
				(MEUR)	
24.	Lucrări de îmbunătățire a Coridorului 11, Contractul 1: LRIP/W3/01: L313 M2- Drum de acces spre satul Miclești km 0+000 km 5+000 și Drum L314 M2- Peresecina-Hirtopol Mare- Ohrincea km 1+640 – km 15+390	Administrația de Stat a Drumurilor	2019-2020	99,9	Banca Mondială
25.	Lucrări de îmbunătățire a Coridorului 13, Contractul 2: LRIP/W4/02: Drumul L390 Pîrlița-Nisporeni, km 10+900 – km 23+400		2019-2020	97,6	Banca Mondială
26.	Lucrări de îmbunătățire a Coridorului 13, Contractul LRIP/W4/03: Drumul L390 Pîrlița – Nisporeni, km 23+400 – km 32+942		2019-2020	70,9	Banca Mondială
27.	Lucrări de îmbunătățire a Coridorului 13, Contractul LRIP/W4/04: Drumul L431 Paruceni – Seliste – Vinatori, km 0 + 000 – km 4+ 200 și R25 drumul de acces către s. Selişte, km 0 + 000 – km 3 + 600		2019-2020	73,1	Banca Mondială
28.	Lucrări de îmbunătățire a Coridorului 13, Contractul LRIP/W5/04: Drumul L390 Pirlita – Nisporeni, km 0 + 000 – km 10+900		2020-2022	84,2	Banca Mondială
29.	Lucrări de îmbunătățire a Coridorului 8,3, Contractul nr. LRIP/W2/02: Drumul L405, R21 – Oniscani, km 0+000 – km 9+962		2019-2021	88,3	Banca Mondială
30.	Lucrări de îmbunătățire a Coridorului 10, Contractul LRIP/W5/01: Drumul G46: Dobrusa – Ignatei – Scorteni – Codrul Nou – R14, km 22+610 – km 29+200		2020 –2021	103,7	Banca Mondială
31.	Lucrări de îmbunătățire a Coridorului 10, Contractul LRIP/W5/02: Drumul G46: Dobrusa – Ignatei – Scorteni – Codrul Nou – R14, km 15+760 – km 22+610		2020-2021	150,1	Banca Mondială
32.	Lucrări de îmbunătățire a Coridorului 10, Contractul LRIP/W5/03: Drumul G49: G47 – Peciste – Trifesti – R20, km 0+000 – km 11+426		2020-2021	110,3	Banca Mondială
33.	Lucrări de îmbunătățire a Coridorului 16, Contractul LRIP/W6/01: Drumul G105: R3 – Costesti – Tipala – G106, km 0+000 – km 8+450		2020-2022	98,4	Banca Mondială
34.	Lucrări de îmbunătățire a Coridorului 16, Contractul LRIP/W6/02: Drumul G105: R3 – Costesti – Tipala – G106, km 8+450 – km 17+350		2020-2022	94,9	Banca Mondială
35.	Lucrări de îmbunătățire a Coridorului 16, Contractul LRIP/W6/03: Drumul G105: R3 – Costesti – Tipala – G106, km 17+350 – km 26+400		2020-2022	81,8	Banca Mondială
36.	Lucrări de îmbunătățire a Coridorului 16, Contractul LRIP/W6/04: Drumul G105: R3 – Costesti – Tipala – G106, km 26+400 – km 34+584		2020-2022	87,9	Banca Mondială

Sursa: MINISTERUL INFRASTRUCTURII ȘI DEZVOLTĂRII REGIONALE (gov.md), 2023.

O indicație mai bună a nivelului investițiilor în infrastructura de siguranță rutieră din Moldova este prezentată în Figura 5.

Figura 5

Investițiile în siguranța rutieră în Moldova în perioada 2010-2020 (în USD) și ca procent din PIB



Sursa: Banca Mondială, Profil de țară privind siguranța rutieră – Republica Moldova, 2021.

Figura 5 arată o tendință de scădere a investițiilor începând cu 2017. În 2020, investiția totală a fost de aproximativ șaiszeci de ori mai mică decât cea din metodologia de estimare a costurilor prezentată în capitolul 2.3 (bazată pe iRAP – Programul internațional de evaluare a drumurilor).

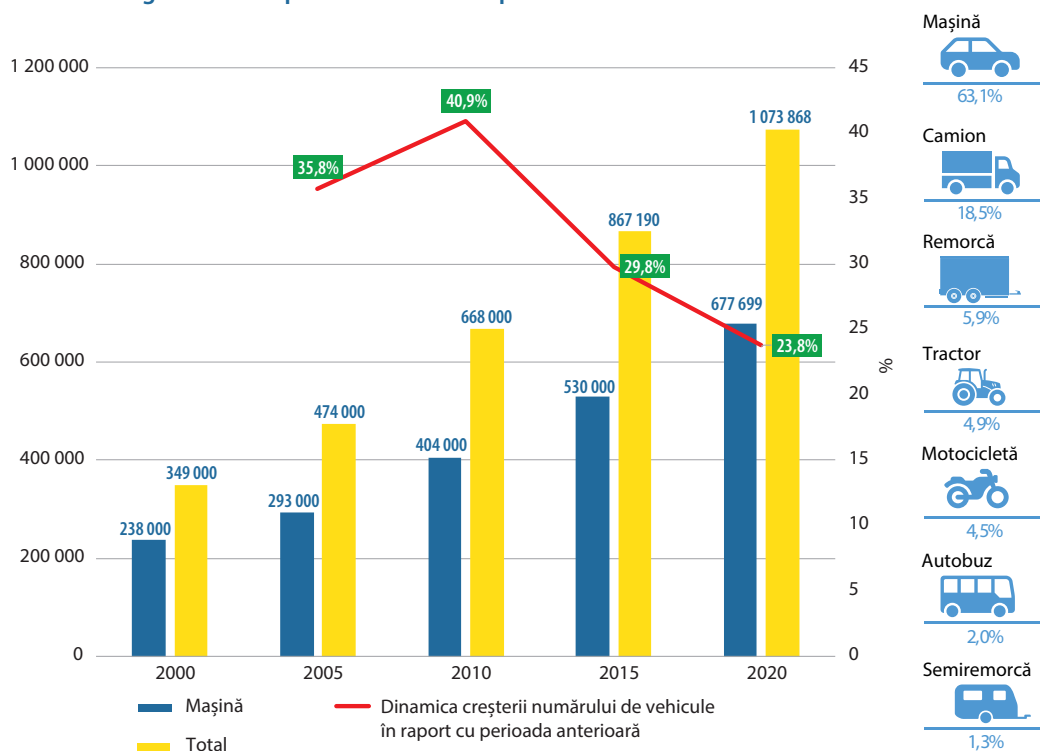
2.2. Flota de vehicule

În Republica Moldova sunt înregistrate anual mii de vehicule noi sau la a doua mână. Mai mult, se așteaptă ca acest număr să crească în viitor datorită îmbunătățirii situației economice a Moldovei și nivelului relativ scăzut de motorizare din țară.

Numărul autovehiculelor este astăzi de peste trei ori mai mare decât cel de la sfârșitul anilor 2000, când constituia 349.000. Conform Registrului de stat al transportului (RST), Moldova a atins pragul de 1.000.000 de autovehicule înregistrate în mai 2019. Zona cea mai afectată a fost municipiul Chișinău, unde presiunea asupra infrastructurii rutiere a crescut de la cinci până la șapte ori comparativ cu nivelurile din anii 2000. Nivelul de deținere a autoturismelor în Moldova se dublează la fiecare 15 ani. Unii experți prezic că numărul vehiculelor se va dubla din nou (până la două milioane) în următorii 10 ani (a se vedea Figura 6).

Figura 6

Dinamica vehiculelor înregistrate în Republica Moldova în perioada 2000-2020



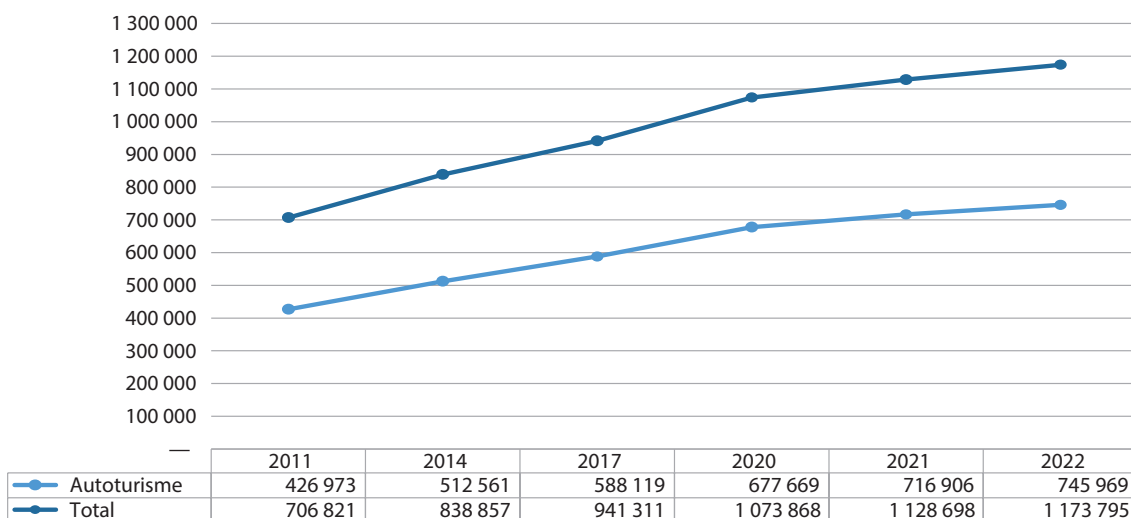
Sursa: ASP (Agenția Servicii Publice), 2021.

Republica Moldova este însă mult sub media europeană în ceea ce privește numărul de autoturisme la 1000 de locuitori. De exemplu, rata de motorizare în Uniunea Europeană era de 541,4 la 1000 în 2020. În același timp, în Moldova, erau 219 mașini la 1000 de locuitori în 2020. Această comparație simplă arată că, în ciuda unei creșteri puternice în Moldova, numărul de mașini din țară este încă de aproximativ 2,5 ori mai mic decât rata medie din Uniunea Europeană.

Flota auto a Republicii Moldova (Figura 8 și Tabelul 5) este compusă în mare parte din autoturisme (63%) și camioane (18%). În ciuda numărului în creștere de autoturisme în Republica Moldova (Figura 7), lungimea drumurilor și infrastructura au rămas aceleași ca acum 30 de ani, crescând astfel expunerea la trafic a tuturor participanților la trafic.

Figura 7

Numărul autovehiculelor înregistrate



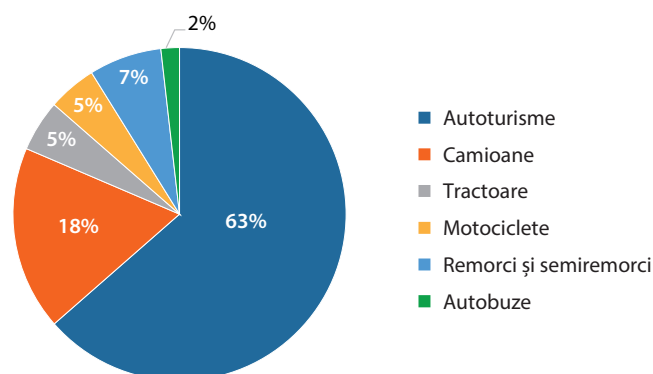
Sursa: <https://dataset.gov.md/dataset/4687-date-statistice-referitor-la-componenta-registrului-de-stat-al-transporturilor-dupa-tipul-mijlo>, 2023.

Tabelul 5
Structura autovehiculelor înregistrate în 2022

Tip	Număr
Autoturisme	745 969
Camioane	209 873
Tractoare	58 641
Motociclete	55 376
Remorci și semiremorci	82 881
Autobuze	21 055
Total	1 173 795

Sursa: ASP, 2023.

Figura 8
Tipurile vehiculelor înregistrate – 2022

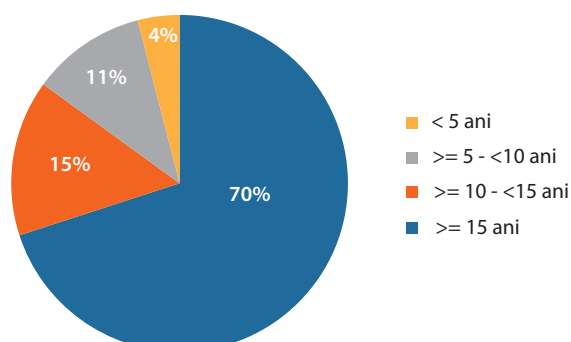


Sursa: ASP, 2023.

Din anii 1990, Republica Moldova utilizează baze de date pentru vehicule și conducători auto aflate sub autoritatea Agenției Servicii Publice. Pe baza informațiilor primite de la oficialii publici ai Ministerului Afacerilor Interne (MAI), aceste baze de date sunt disponibile online în timpul verificărilor efectuate pe loc de către poliția de patrulare. În plus, Administrația de Stat a Drumurilor deține baza de date națională privind drumurile.

Statisticile existente asupra flotei naționale de vehicule arată că, deși numărul vehiculelor a crescut constant în ultimii ani, vârsta medie a vehiculelor este mare. Conform datelor furnizate de Agenția Servicii Publice în mai 2023, aproximativ 70% din autoturismele înregistrate sunt mai vechi de 15 ani (Figura 9).

Figura 9
Vârsta flotei de autoturisme (categoria M1) în mai 2023



Sursa: ASP, 2023.

2.3. Indicatori de siguranță rutieră

Următoarele definiții și clasificări pentru accidentele rutiere (adică accidente rutiere, decese rutiere, traumatisme minore, traumatisme grave etc.) sunt actualizate și furnizate conform Ordinului Comun al Ministerului Afacerilor Interne (MAI), Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (MTI), Ministerului Sănătății (MS) și Biroului Național de Statistică (BNS) nr. 335/224/827/81 din 26 octombrie 2016, „Privind înregistrarea accidentelor rutiere”:

- **Accident rutier:** Accident rutier/Accident de circulație – eveniment produs ca urmare a încălcării normelor de siguranță a traficului rutier, în care au fost implicate unul sau mai multe vehicule aflate în circulație pe drumul public, în urma căruia a rezultat vătămarea sănătății, integrității corporale, decesul uneia sau al mai multor persoane ori a fost cauzat un prejudiciu material.
- **Accident rutier fatal:** Persoană decedată – o persoană care a murit la locul accidentului sau în termen de până la 30 de zile după accident, ca urmare a rănilor sau complicațiilor survenite în urma accidentului.
- **Accident rutier soldat cu răni grave:** Persoană grav rănită – o persoană care a suferit o rană fizică sau o vătămare a sănătății de severitate moderată sau gravă, sau care a decedat după a 30-a zi de la data accidentului.
- **Accident rutier soldat cu răni ușoare:** Persoană ușor rănită – o persoană care a suferit o vătămare minoră a sănătății sau fizică, care nu cauzează daune sănătății, dar care a rezultat în incapacitate temporară de muncă sau necesitatea spitalizării pentru cel puțin 24 de ore, sau tratament ambulatoriu după primirea primului ajutor.

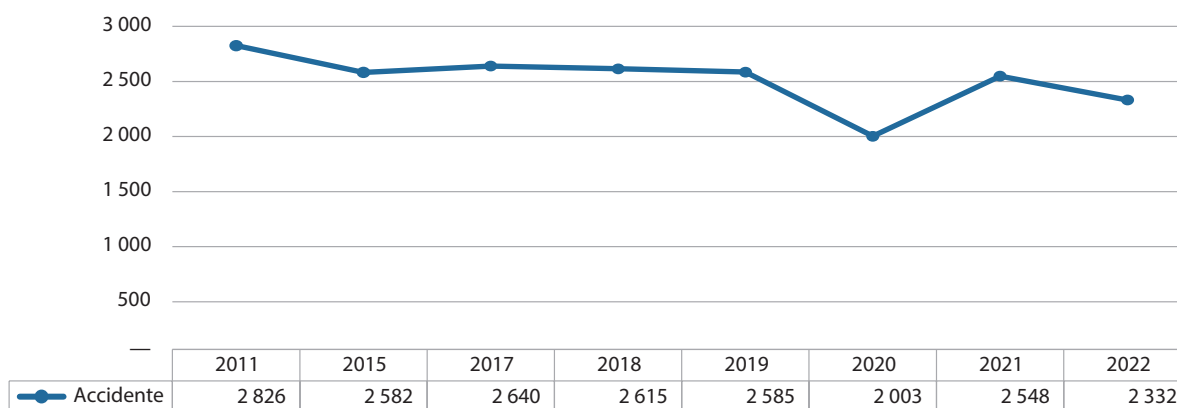
Colectarea datelor despre accidente se face de către unitatea specializată a Inspectoratului Național pentru Securitate Publică din cadrul Inspectoratului General al Poliției (IGP) (denumită în continuare Poliția Rutieră). Acestea sunt colectate printr-un formular pe hârtie completat la locul accidentului și ulterior introduse într-o bază de date centrală a accidentelor – Sistemul informațional automatizat “Registrul de stat al accidentelor rutiere” (SIA RAR) – urmată de o procedură de control al calității. Această bază este utilizată din 2014 fără a fi ulterior actualizată.

Accidente, decese și răniți

Pe baza datelor oficiale primite de la MAI (Figura 10), numărul accidentelor rutiere înregistrate a scăzut cu 17,5%, de la 2.826 în 2011 la 2.332 în 2022. O reducere notabilă a avut loc în 2020, atribuită în mare parte pandemiei COVID-19.

Figura 10

Numărul accidentelor rutiere înregistrate

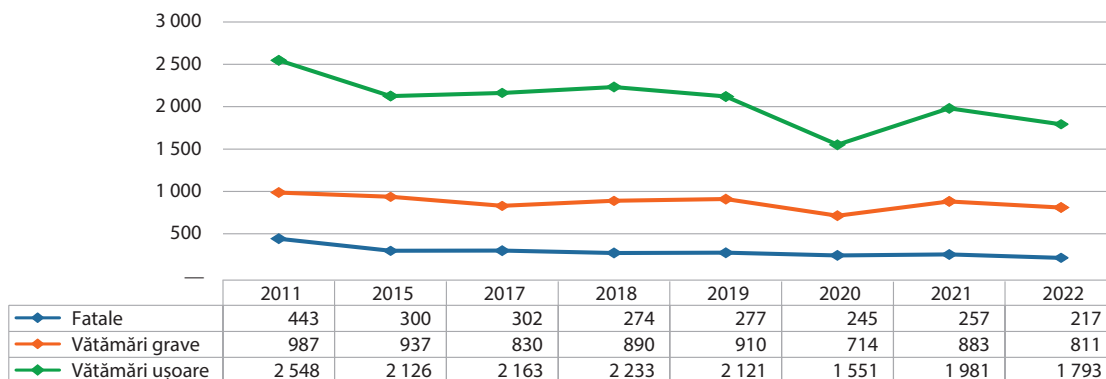


Sursa: MAI, 2023.

Tendențe similare pot fi observate în numărul de decese (Figura 11). Numărul persoanelor decedate a scăzut cu 51%, de la 443 la 217 în perioada 2011-2022. În aceeași perioadă, numărul persoanelor grav rănite a scăzut cu 17,8%, de la 987 la 811. Similar, numărul persoanelor ușor traumatizate a scăzut cu 29,6%, de la 2.548 la 1.793.

Figure 11

Numărul total de persoane decedate și traumatizate

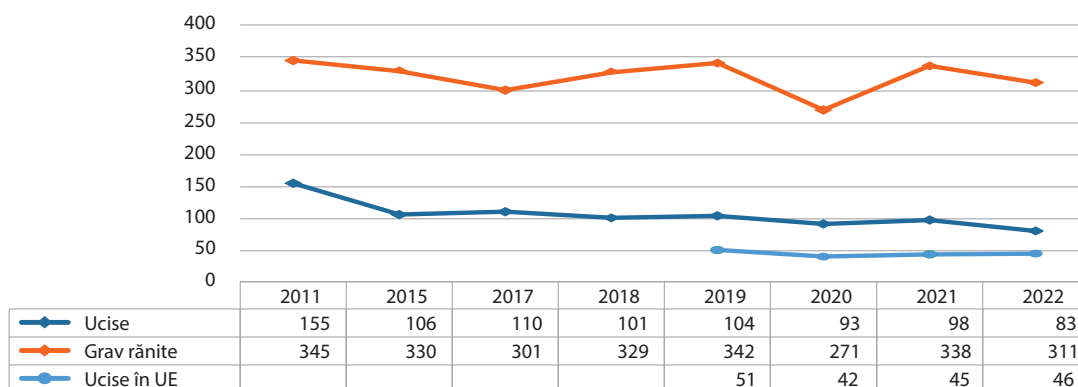


Sursa: MAI, 2023

În aceeași perioadă (2011-2022), riscul public, și anume numărul de persoane decedate la un milion de locuitori (Figura 12), a scăzut cu 46,5% (de la 155 la 83). Comparativ cu cifrele recente ale Uniunii Europene, riscul public este semnificativ mai mare în Moldova. Din 2019 până în 2022, riscul public a fost de aproximativ două ori mai mare în Moldova.

Figura 12

Numărul persoanelor decedate sau traumatizate la un milion de locuitori

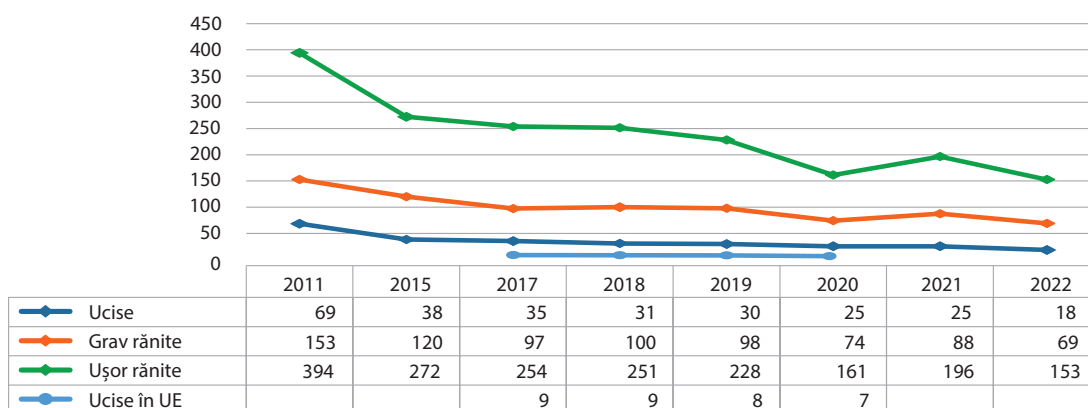


Sursa: MAI, 2023,

Riscul de trafic (Figura 13), pentru care se ia în considerare numărul de persoane decedate la 100.000 de vehicule, arată o reducere de 73,9% (de la 69 în 2011 la 18 în 2022). Comparativ cu ultimele cifre ale Uniunii Europene, riscul de trafic în Moldova în 2020 a fost de aproximativ 3,5 ori mai mare decât media Uniunii Europene.

Figura 13

Numărul persoanelor decedate și traumatizate la 100.000 de vehicule



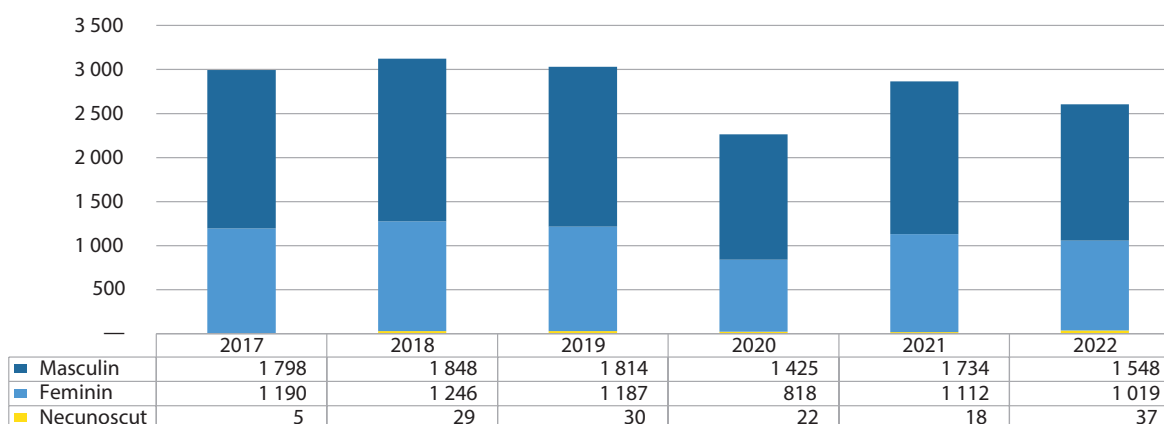
Sursa: MAI, 2023.

Rata accidentelor

Când sunt dezagregate în funcție de sex (Figura 14), datele arată că majoritatea persoanelor rănite între anii 2017 și 2022 au fost bărbați. Acest lucru se poate datora faptului că majoritatea șoferilor din Moldova sunt bărbați. Expunerea mare a bărbaților la accidente rutiere poate fi, de asemenea, explicată prin distanțele mai lungi parcurse de aceștia și timpul petrecut la volan.

Figura 14

Numărul persoanelor traumatizate pe sexe

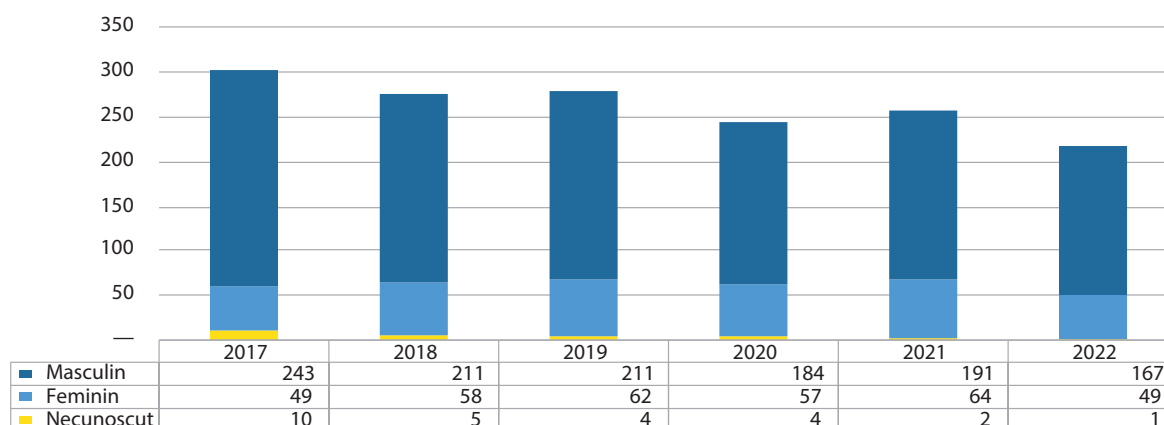


Sursa: MAI, 2023.

González-Iglesias et al. (2012) subliniază în cercetarea lor faptul că femeile înțeleg mai bine pericolele și sunt mai puțin predispuse să își asume riscuri. Femeile comit mai puține încălcări ale regulilor de circulație și, în special, au tendința de a nu depăși limita de viteză. Ele respectă regulile de semnalizare rutieră și rar trec pe roșu. Ele sunt mai puțin predispuse să conducă agresiv sau sub influența alcoolului, ceea ce duce la mai puține decese. (Figura 15).

Figura 15

Numărul persoanelor decedate pe sexe

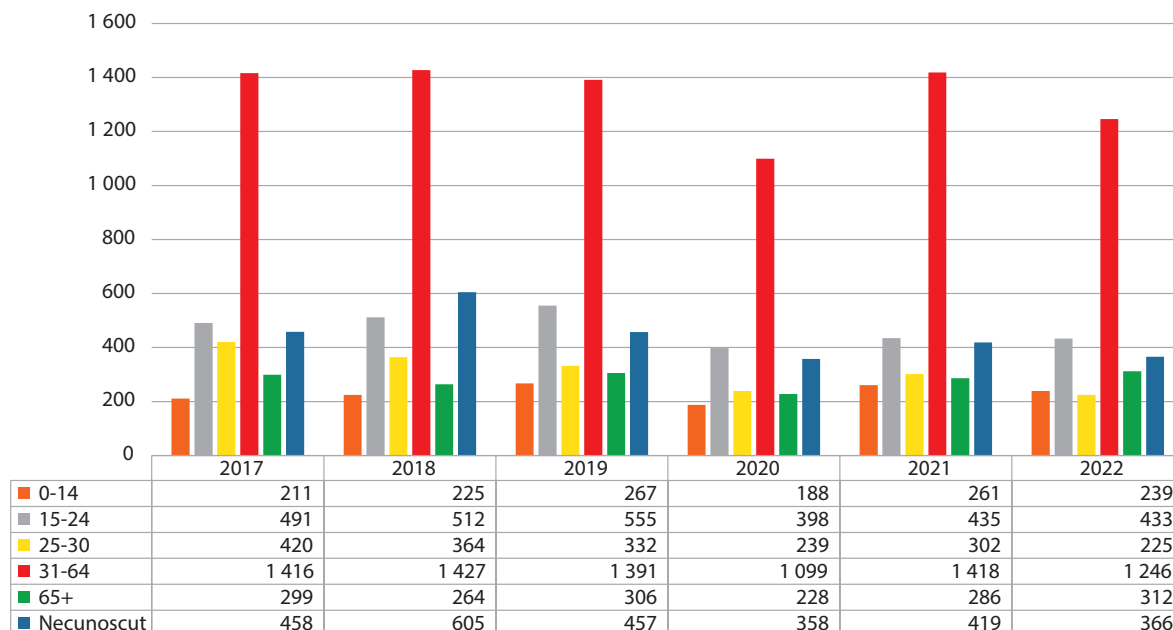


Sursa: MAI, 2023.

Diferite grupe de vârstă au niveluri diferite de cunoștințe, atitudini, abilități și comportamente și niveluri diferite de expunere la trafic. Există mai mulți factori care explică riscurile pentru șoferii tineri și cei mai în vârstă (Figura 16). În general, riscul pentru șoferii tineri poate fi explicat prin lipsa de experiență, tendința de a se comporta riscant și de a comite greșeli de începător. La celălalt pol, și abilitățile psihofizice a șoferilor mai în vârstă, scad odată cu înaintarea în vârstă. De exemplu, nu mai au aceeași capacitate de reacție, vedere mai slabă, etc.

Figura 16

Numărul persoanelor traumatizate implicate în accidente în funcție de grupa de vârstă

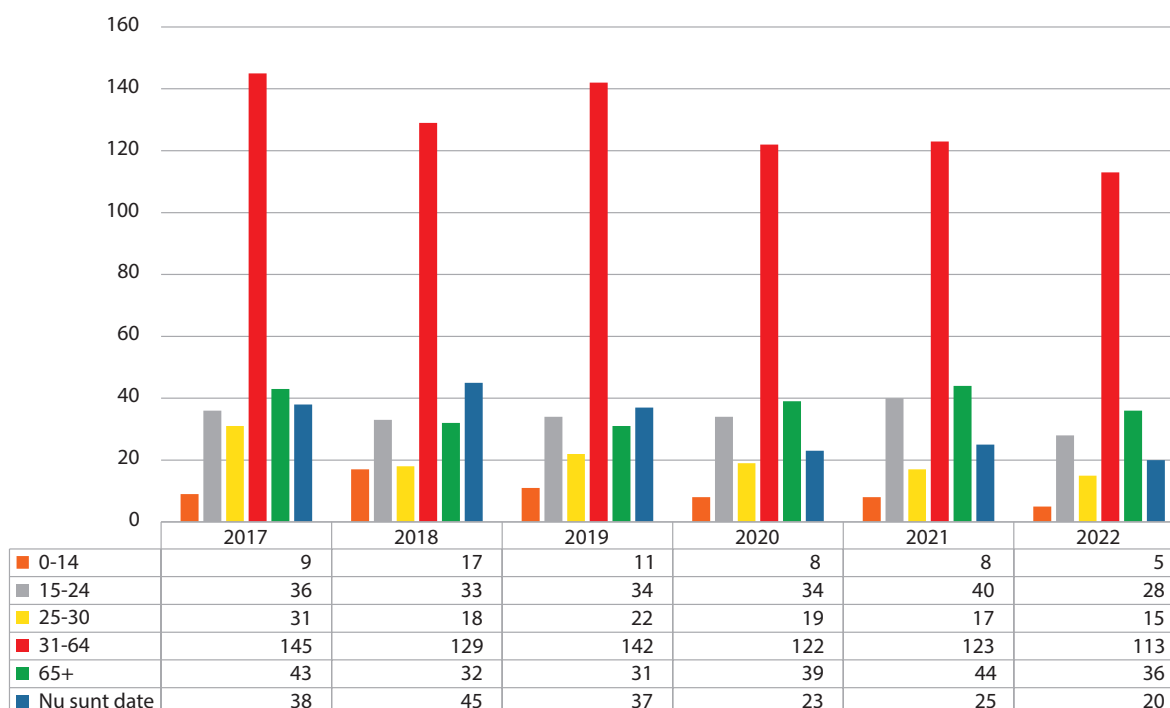


Sursa: MAI, 2023.

În funcție de vârstă, cel mai ridicat nivel de mortalitate atribuit accidentelor rutiere în Moldova (Figura 17) se observă în rândul persoanelor cu vârsta cuprinsă între 31-64 de ani și peste 65 de ani. Aceasta este o problemă serioasă deoarece aceste persoane tind să fie cel mai active din punct de vedere economic, ceea ce reprezintă o pierdere considerabilă pentru economia națională. Este de remarcat faptul că, în ambele cazuri (numărul de persoane rănite și decedate pe grupe de vârstă), numărul de persoane a căror vârstă nu se cunoaște este semnificativ. Acestea sunt date importante și ar trebui ca pe viitor lipsa lor să fie redusă la maxim.

Figura 17

Numărul persoanelor decedate în accidente pe grupe de vârstă

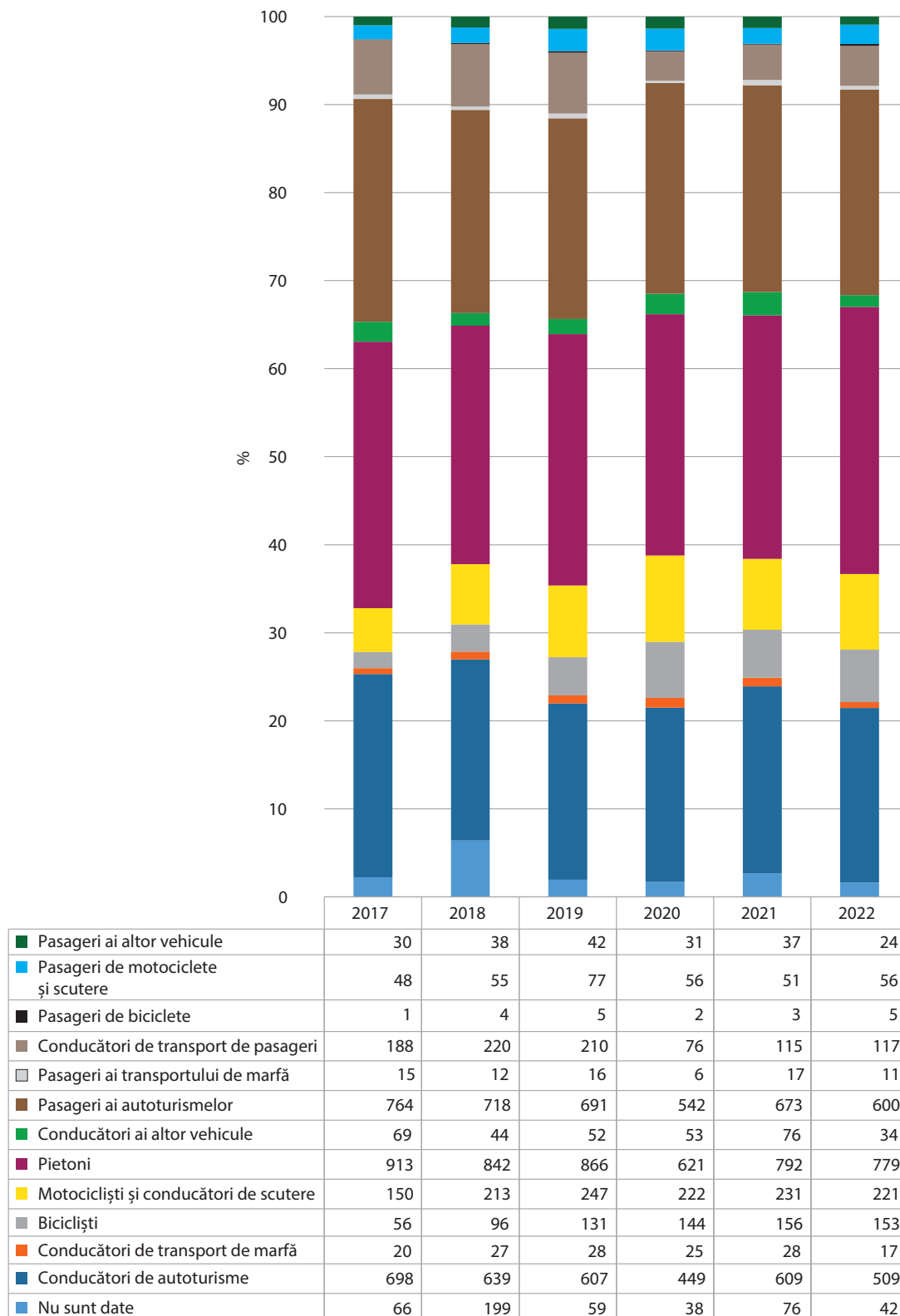


Sursa: MAI, 2023.

În Figura 18, se poate observa că între 2017 și 2022, majoritatea persoanelor rănite au fost pietoni (4.813; 28,6%), urmate de pasageri (3.988; 23,7%) și șoferi (3.511; 20,8%). De asemenea, în aceeași perioadă, majoritatea persoanelor decedate au fost, la fel, pietoni (596; 37,9%) (Figura 19). Acesta nu este un indicator de neglijat având în vedere că pietonii sunt una dintre cele mai vulnerabile categorii de participanți la trafic.

Figura 18

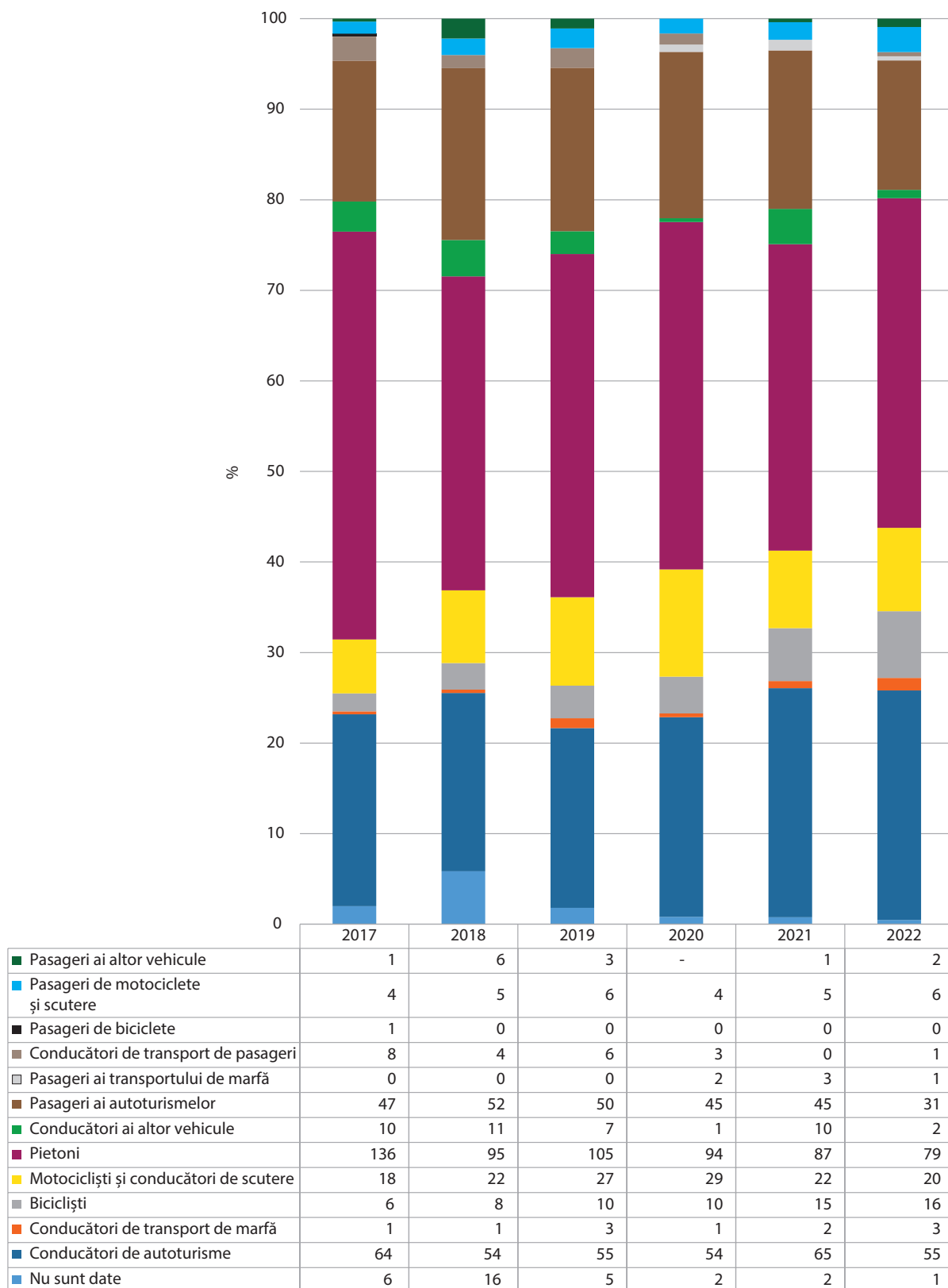
Numărul persoanelor traumatizate în funcție de tipul participanților la trafic



Sursa: MAI, 2023.

Figura 19

Numărul persoanelor decedate în funcție de tipul participanților la trafic



Sursa: MAI, 2023.

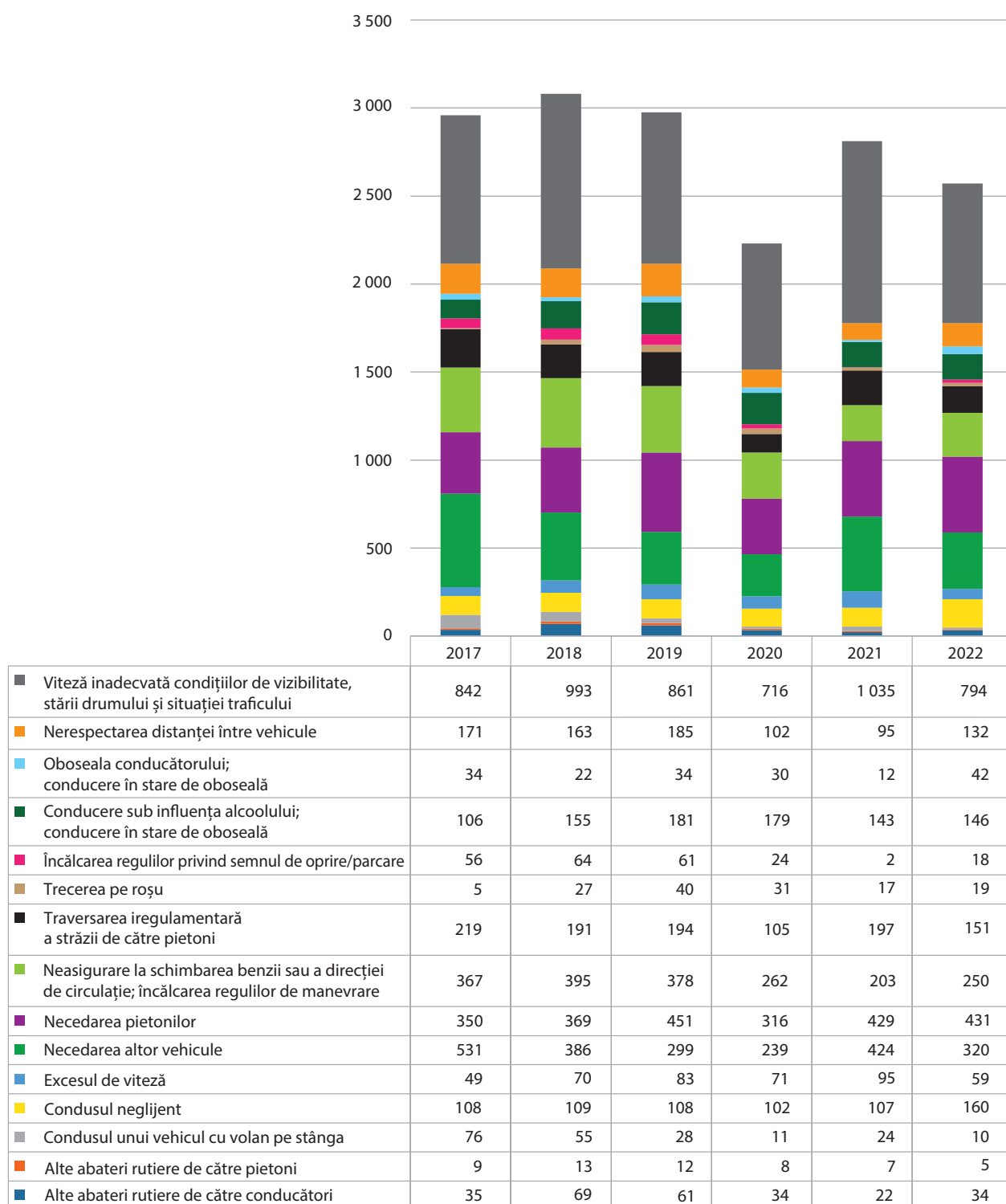
Accidentele rutiere apar din cauza a patru factori de influență de bază care compun sistemul de siguranță rutieră: oamenii, vehiculele, drumurile și mediul înconjurător. În prezent, există două teorii și abordări științifice principale utilizate în legătură cu influența fiecăruia dintre acești factori și măsura în care contribuie la apariția unui accident rutier. Opinia tradițională este că șoferii

sunt de vină pentru majoritatea accidentelor, urmate de drumuri proaste, vehicule defecte și alte cauze. Abordarea mai modernă și cea acceptată de Uniunea Europeană și Organizația Națiunilor Unite, este abordarea bazată pe un sistem sigur – conform căreia o eroare în sistem este responsabilă pentru decesul unei persoane într-un accident rutier, siguranța fiind considerată o responsabilitate comună a tuturor factorilor implicați în siguranța rutieră.

Figurile 20 și 21 indică cele mai răspândite cauze raportate ale accidentelor care au dus la decese și vătămări.

Figura 20

Numărul persoanelor traumatizate după principalul factor cauzal

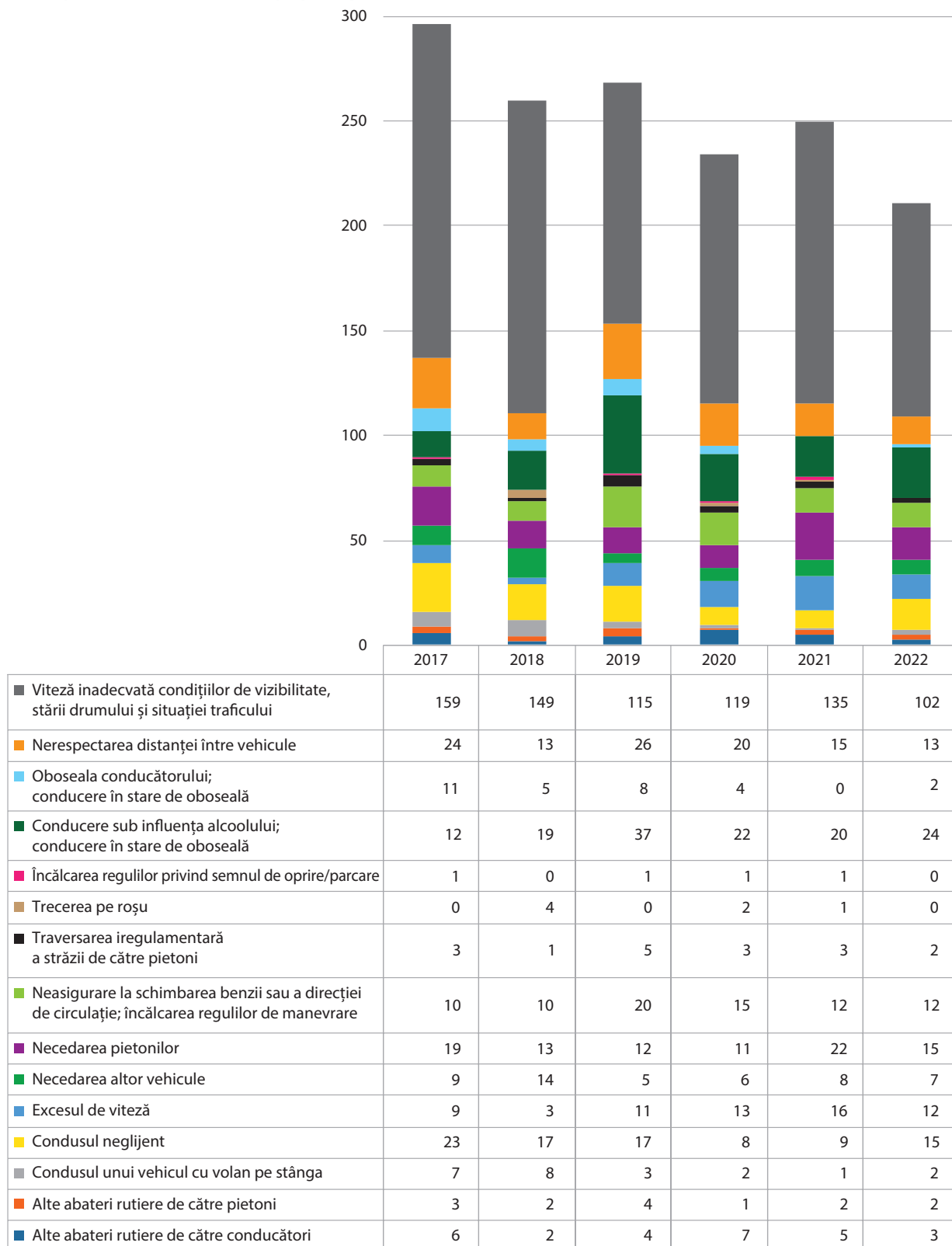


Sursa: MAI, 2023.

Conform MAI, cea mai frecventă cauză a accidentelor rutiere soldate fie cu traumatisme sau decese între 2017 și 2022 a fost viteza neadecvată pentru condițiile de vizibilitate, starea drumului și situația din trafic. În ceea ce privește accidentele soldate cu traumatisme, viteza a fost notată ca un factor influent în 31,5% din cazuri, în timp ce pentru cazurile cu decese, viteza a fost notată în mai mult de jumătate din cazurile raportate (51,3%).

Figura 21

Numărul persoanelor decedate după principalul factor cauzal

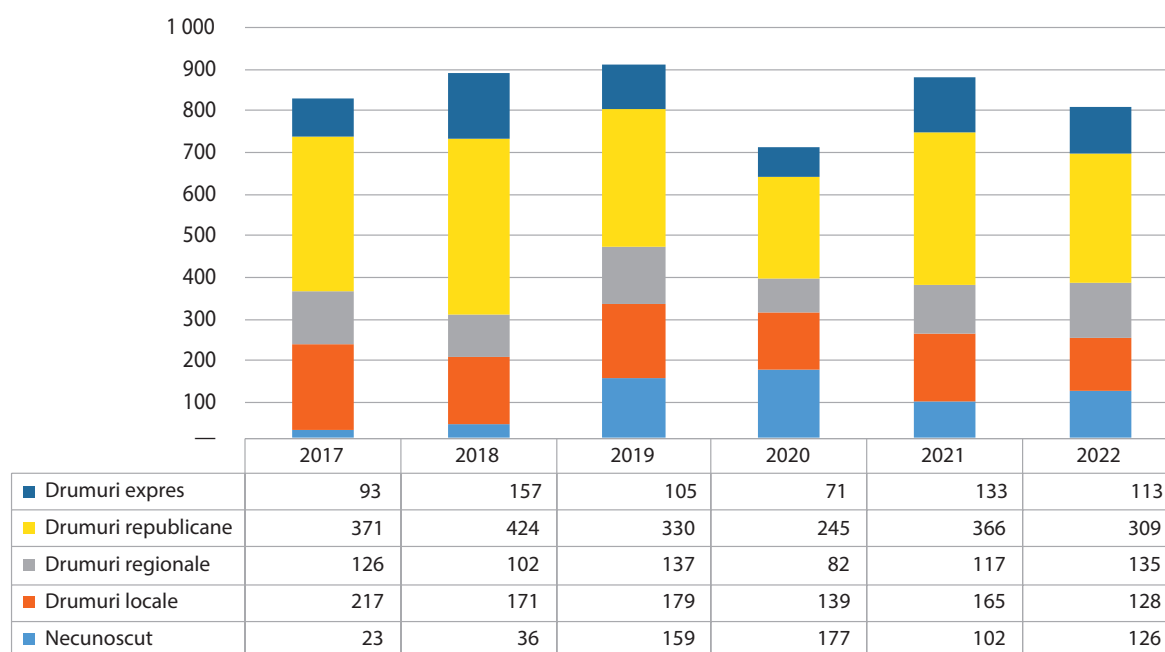


Sursa: MAI, 2023.

În ceea ce privește utilizarea sistemelor de siguranță pentru copii și a căștilor de protecție pentru motocicliști, datele colectate în prezent nu sunt suficiente pentru a efectua o analiză eficientă. Cu toate acestea, în prezent se lucrează la modificarea Sistemului informațional automatizat „Registrul de stat al accidentelor rutiere” și a procedurilor, și la actualizarea proceselor de colectare a datelor în conformitate cu cadrul CADaS (Setul comun de date privind accidentele).

Drumurile diferă în funcție de volumul de trafic, compoziția traficului, limitele de viteză, caracteristicile tehnico-tehnologice, structura și frecvența conflictelor în trafic etc. Elementele unei structuri rutiere care au cel mai mare impact includ: alinierea drumului (de exemplu, raza curbei și panta), numărul mediu de drumuri de legătură (intersecție), starea drumului, obstacolele de pe marginea drumului etc. În Figurile 22 și 23, este prezentat numărul de persoane rănite și decedate în funcție de tipul de drum.

Figura 22
Numărul persoanelor traumatizate în funcție de tipul drumului

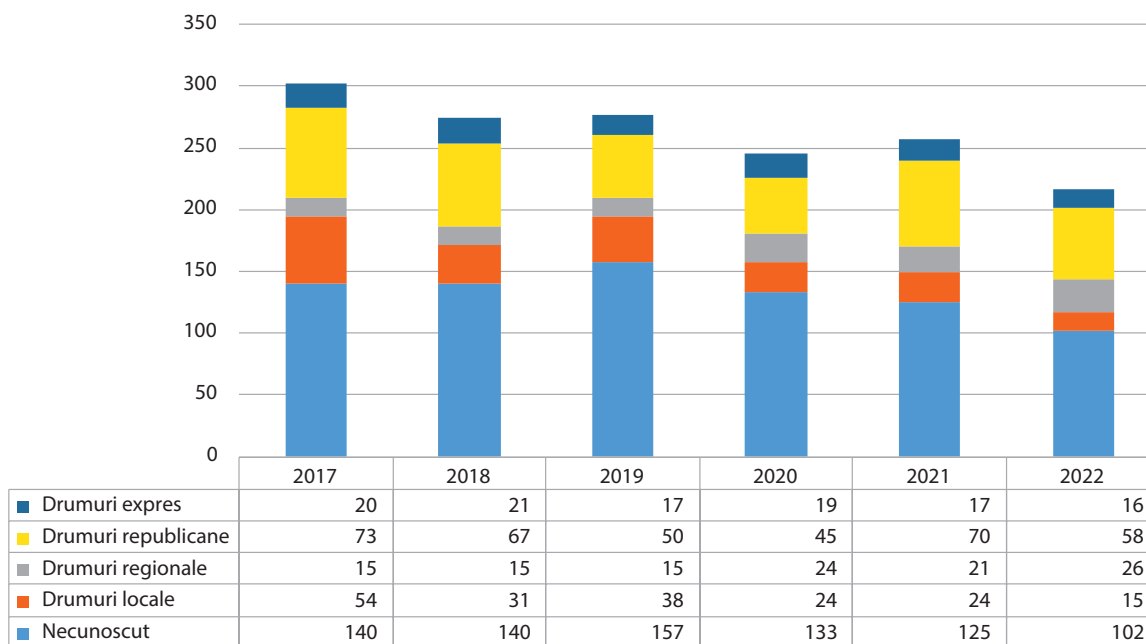


Sursa: MAI, 2023.

În perioada 2017-2022, aproape jumătate din toate accidentele localizate care au rezultat în traumatizarea sau decesul unei persoane au avut loc pe drumurile republicane (2.045 răniți; 46,3% și 363 decedați; 46,8%). Urmează drumurile locale, unde au fost înregistrate 999 de traumatizați (22,6%) și 186 de decese (24%). Din păcate, un procent foarte mare de decese în funcție de tipul de drum a rămas necunoscut. Acest lucru nu permite formularea unor concluzii fiabile.

Figura 23

Numărul persoanelor decedate în funcție de tipul drumului

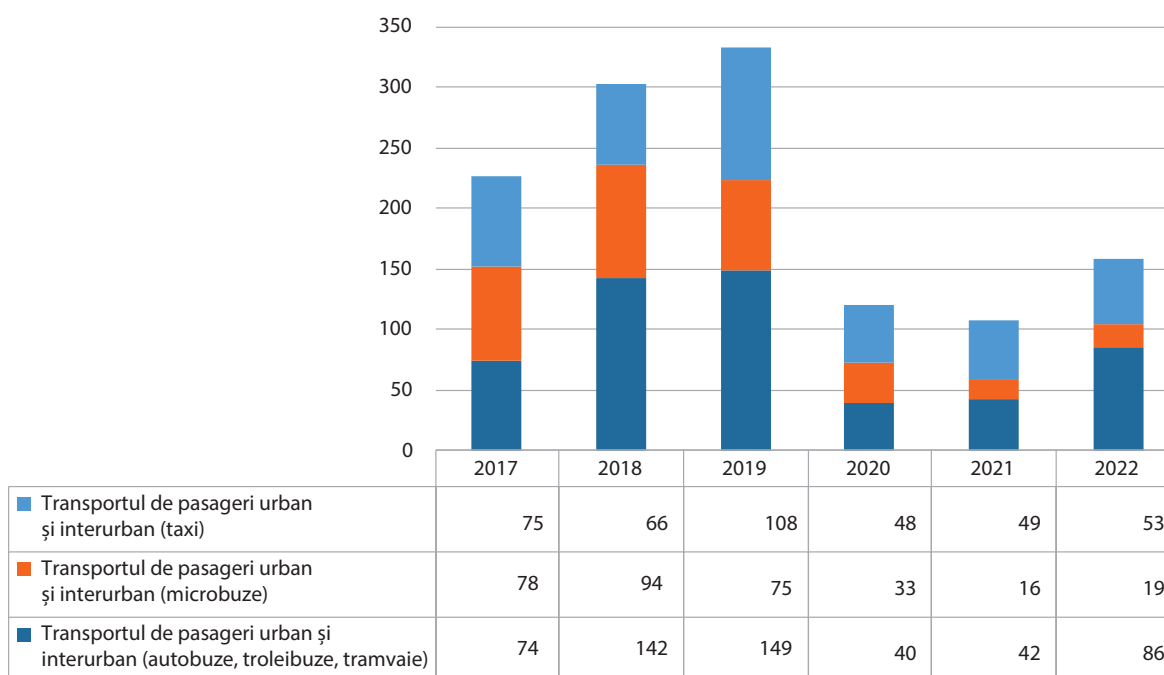


Sursa: MAI, 2023.

Majoritatea pasagerilor răniți sau uciși în transportul public călătoreau cu autobuzul și troleibuzul. Cea mai sigură formă de transport public pentru pasageri, bazată pe datele disponibile, sunt microbuzele (Figura 24 și 25).

Figura 24

Numărul persoanelor traumatizate în transportul public

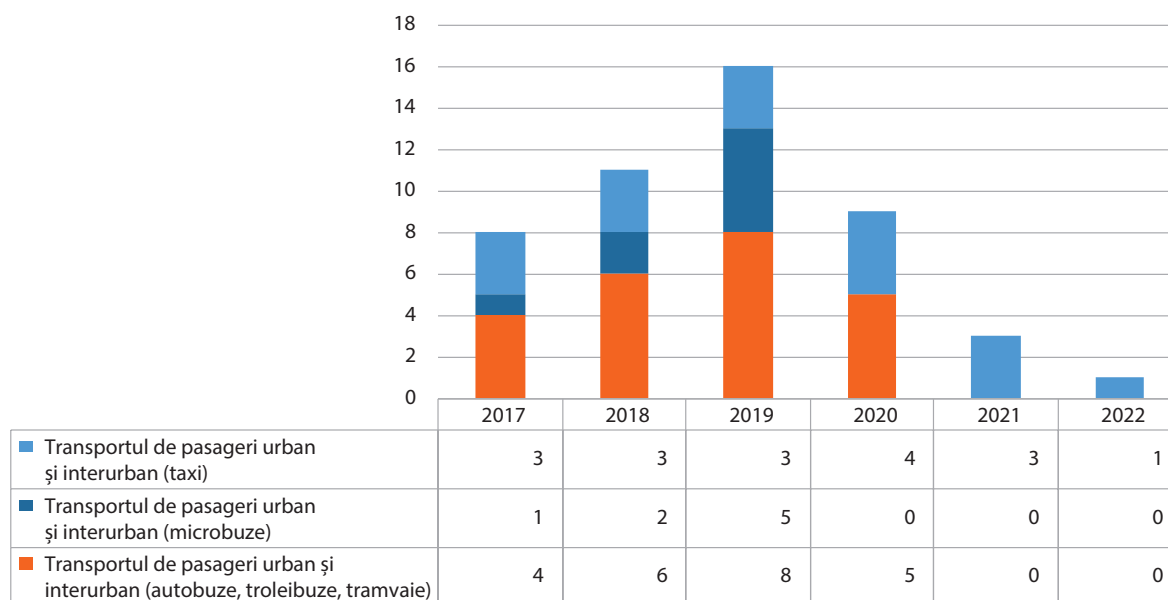


Sursa: MAI, 2023.

Necesitatea unei mobilități mai mari este din ce în ce mai prezentă peste tot. Dintre toate tipurile de transport, cel rutier a cunoscut cea mai mare creștere, iar funcționarea sa este de o importanță mare în zonele urbane. Un indicator pozitiv este că în ultimii doi ani nu au fost înregistrate decese în autobuze și troleibuze, precum și în microbuze.

Figura 25

Numărul persoanelor decedate în transportul public



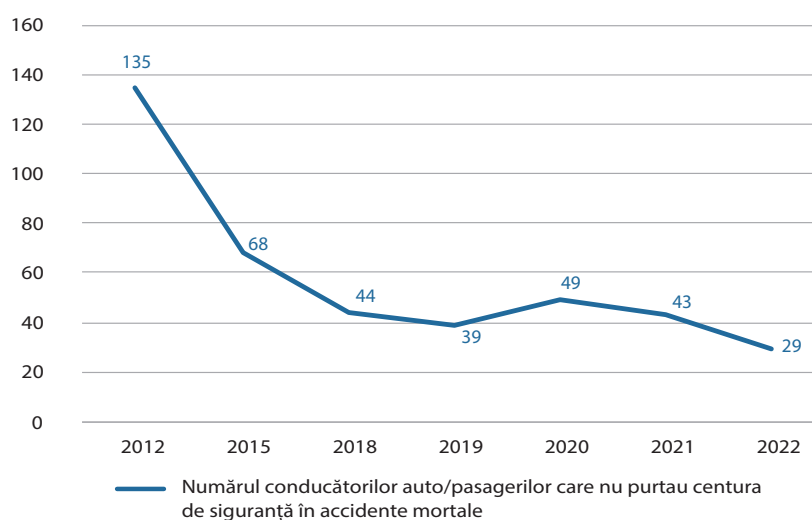
Sursa: MAI, 2023.

Rata de purtare a centurii de siguranță, utilizarea sistemelor de siguranță pentru copii, utilizarea căștilor de protecție

În prezent, în Moldova nu există metodologii pentru a măsura indicatorii de performanță (ICP) privind rata de purtare a centurii de siguranță, utilizarea sistemelor de siguranță/reținere pentru copii și rata de purtare a căștilor de protecție. Datele privind numărul șoferilor/pasagerilor care nu purtau centura de siguranță în accidente fatale sunt prezentate mai jos (Figura 26).

Figura 26

Numărul conducătorilor auto/pasagerilor care nu purtau centura de siguranță în accidente fatale



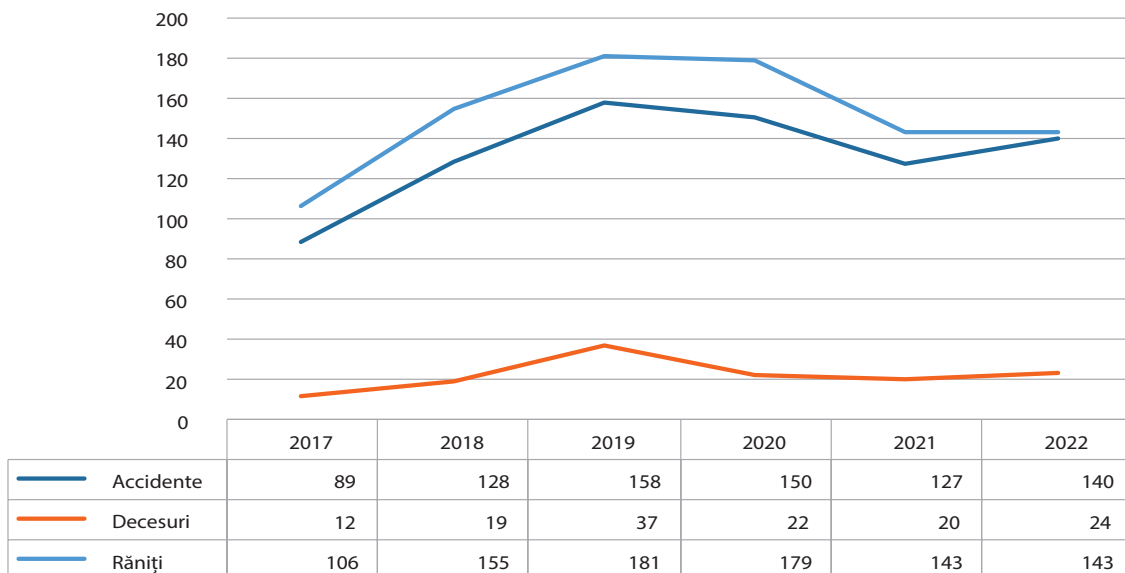
Sursa: Practici de aplicare a normelor privind siguranța rutieră în țările PaE (Banca Mondială, 2023).

Conducerea sub influența intoxicanților – CSI (amenzi, accidente, decese)

În Figura 27 este prezentat numărul de accidente rutiere, decese și răniți cauzate de conducerea sub influența intoxicanților. Se poate observa că tendința a crescut în perioada 2017-2022 și că este necesară o atenție suplimentară pentru educație și aplicarea legii în ceea ce privește conducerea sub influența intoxicanților (a alcoolului).

Figura 27

Numărul de accidente, decese și traumatizați din cauza conducerii sub influența alcoolului



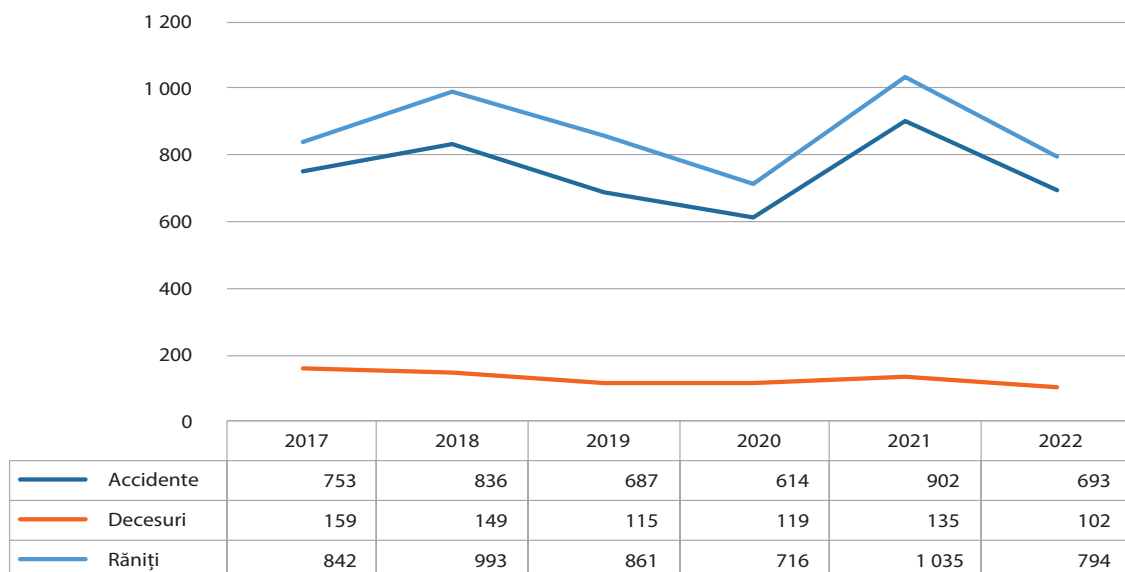
Sursa: MAI, 2023.

Excesul de viteză (amenzi, accidente, decese)

Conform MAI, principala cauză a accidentelor rutiere în Moldova este excesul de viteză (viteză necorespunzătoare pentru condițiile de vizibilitate, starea drumului și situația traficului, și conducerea peste limita de viteză). Linia de trend a deceselor cauzate de excesul de viteză între 2017 și 2022 este stabilă. Aceasta indică faptul că problemele legate excesul de viteză ar trebui tratate cu cea mai mare atenție.

Figura 28

Numărul de accidente, decese și traumatisme din cauza excesului de viteză



Sursa: MAI, 2023.

Costul social al accidentelor rutiere

Accidentele auto au consecințe socio-economice grave. Multe dintre consecințe pot fi exprimate economic sub formă de costuri, pierderi și daune. Amploarea și semnificația acestor consecințe deseori nu sunt văzute direct, deoarece sunt suportate de mai multe sectoare, de exemplu sectorul sănătății, al ocupării forței de muncă și de către indivizi și gospodării. Cu toate acestea, dacă consecințele accidentelor rutiere nu sunt înțelese, este dificil să ne așteptăm ca factorii de decizie să fie dispuși să investească în îmbunătățirea siguranței rutiere. În prezent, în Moldova nu există un mecanism oficial pentru măsurarea costurilor sociale ale accidentelor.

Însă există mai multe metode pentru estimarea costurilor economice ale accidentelor soldate cu decese și vătămări grave. ESPR prezintă modelele dezvoltate de iRAP și FGSR-BM (Facilitatea Globală de Siguranță Rutieră a Băncii Mondiale)⁵ pentru a oferi estimări ale economiilor potențiale care pot fi realizate prin prevenirea deceselor și vătămarilor grave prin intermediul investițiilor specifice și orientate în siguranța rutieră propuse în cadrul FGSR.

Tabelul 6

Costul estimat al accidentelor rutiere în Moldova folosind PIB-ul per capita din 2021 și valorile modelului de evaluare economică iRAP

Articol	Valoare iRAP	Estimările Moldovei
Valoarea deceselor	70*PIB/Capita	USD 94 177 650
Valoarea traumatismelor grave	17*PIB/Capita	USD 78 582 585
Total		USD 172 760 235
% din PIB		1,26

Notă: Date pentru 2021: PIB: 13.691 miliarde USD; UGDP/capita: 5.235 USD; Decese: 257; Vătămări grave 883.

Modelul iRAP este destul de conservator și estimează costul economic anual al accidentelor rutiere soldate cu decese și vătămări grave la aproximativ 172,76 milioane USD. Aceasta reprezintă aproximativ 1,26% din PIB.

Cu toate acestea, dacă în Moldova se aplică cele mai recente estimări ale costurilor Uniunii Europene,⁶ costurile economice anuale vor fi mult mai mari, atingând cifra de 1.349.999.700 Euro, ceea ce este de aproximativ 8,3 ori mai mult decât valorile modelului de evaluare iRAP și reprezintă aproximativ 10,5% din PIB.

⁵ https://resources.irap.org/Research/iRAP_report_the_true_cost_of_road_crashes_EN.pdf?_ga=2.166555258.534024523.1665659099-199993850.1665659026.

⁶ http://publications.europa.eu/resource/cellar/e021854b-a451-11e9-9d01-01aa75ed71a1.0001.01/DOC_1.

3. DOMENIILE SISTEMULUI DE SIGURANȚĂ RUTIERĂ

3.1. Gestionarea siguranței rutiere (GSR)

Evaluarea tuturor elementelor sistemului de management al siguranței rutiere și a legăturilor dintre acestea este esențială pentru orice țară care dorește să își îmbunătățească nivelurile existente de performanță.

Figura 29

Gestionarea siguranței rutiere, Recomandări ITC pentru îmbunătățirea Sistemelor Naționale de Siguranță Rutieră



Sursa: CEE-ONU, 2020

Recomandările ITC (Inland Transport Committee – Comisia Transport Terestru) oferă o imagine cuprinzătoare a sistemelor naționale de siguranță rutieră care interconectează cei cinci piloni ai siguranței rutiere (gestionarea siguranței rutiere, participanți la trafic în condiții de siguranță, vehicule sigure, drumuri sigure și răspuns eficient post-accident) cu domeniile de acțiune cheie (legislație, implementare, educație, tehnologie) și sprijin internațional. Acțiunile propuse, inclusiv desemnarea autorității responsabile relevante, coordonarea la nivel național, sprijinul internațional și aplicarea instrumentelor juridice relevante ale ONU pentru fiecare pilon, sunt specificate în Recomandările ITC.

Principiul de bază al conceptului Sistemului de gestionare a siguranței rutiere este că toate elementele – pilonii și domeniile de acțiune – ar trebui să fie implementate și să funcționeze într-un mod integrat. Ele sunt interconectate și se susțin reciproc, dezvoltând astfel o abordare integrată bazată pe un sistem sigur conform Recomandărilor ITC. Abordarea integrată permite îmbunătățirea unuia sau mai multor elemente la un moment dat, dar întotdeauna la nivel holistic, precum și promovarea soluțiilor sistemice pe termen lung. De asemenea, oferă un instrument pentru prioritizarea intervențiilor într-un mod sistematic. Sprijinul internațional de reglementare – prin adoptarea și implementarea instrumentelor juridice aferente siguranței rutiere ale Națiunilor Unite – este esențial pentru înaintarea unor soluții naționale armonizate pentru un sistem internațional comun.⁷

⁷ <https://unece.org/sites/default/files/2022-01/ITC%20Recommendations%20for%20Enhancing%20National%20Road%20Safety%20Systems.pdf>.

3.1.1. Cadrul strategic pentru GSR

Obiectivele naționale ale Republicii Moldova care sunt direct sau indirect legate de siguranța rutieră includ:

- Asigurarea dezvoltării stabile și durabile a statului.
- Integrarea europeană.
- Prosperitatea și bunăstarea cetățenilor.

Instrumentele juridice ale Națiunilor Unite servesc ca fundație pe care se construiesc cadrele juridice naționale ale statelor membre. Există 60 de instrumente juridice ONU în domeniul transportului intern, care sunt administrate de Comisia Economică pentru Europa a Națiunilor Unite (CEE-ONU). Rezoluția Adunării Generale a Națiunilor Unite privind „Îmbunătățirea siguranței rutiere globale” încurajează toate statele membre să adere la cele șapte convenții și acorduri „de bază” privind siguranța rutieră. Până în prezent, Moldova a aderat (ratificat) la următoarele:

- Convenția privind traficul rutier, 8 noiembrie 1968.
- Convenția privind sistemul de semnalizare rutieră și de marcaje rutiere, 8 noiembrie 1968.
- Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR), 30 septembrie 1957 și Protocolul său adițional din octombrie 1993.
- Acordul privind adoptarea de condiții tehnice uniforme pentru inspecțiile tehnice periodice ale vehiculelor cu roți, 13 noiembrie 1997.
- Acordul privind adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații, 20 martie 1958.
- Acordul privind specificațiile tehnice globale pentru vehicule, echipamente și componente care pot fi montate sau folosite la vehicule cu roți, 25 iunie 1998.

Având în vedere faptul că Moldova este parte contractantă a AETR,⁸ se recomandă să fie pusă în aplicare legislația privind tahografele digitale în transportul rutier. Codul transporturilor rutiere stabilește reguli privind timpul de conducere și odihnă, în mare parte în conformitate cu acquis-ul Uniunii Europene. Însă, încă nu este clar dacă toate standardele minime ale Uniunii Europene care reglementează organizarea timpului de lucru al persoanelor care desfășoară activități mobile de transport rutier sunt incorporate în legislația națională (de exemplu, Directiva privind timpul de lucru).

Acquis-ul comunitar al Uniunii Europene include reguli comune care reglementează mai multe aspecte ale politicii de transport, inclusiv: standarde tehnice și de siguranță, securitate, standarde sociale, ajutoare de stat și liberalizarea pieței în transportul rutier, feroviar, pe căi navigabile interioare, transportul combinat, aviație și transportul maritim. Republica Moldova a semnat AA/DCFTA⁹ în 2000, care la capitolul 15 și Anexa IX discută aspecte referitoare la transport. Obiectivul principal al AA este de a promova cooperarea în domeniul transportului între Uniunea Europeană și Moldova și, astfel, de a stimula dezvoltarea sistemelor de transport durabile și de a promova operațiuni de transport eficiente, sigure și securizate, precum și intermodalitatea și interoperabilitatea sistemelor de transport. Din 2020, Republica Moldova este o țară candidată la aderarea la Uniunea Europeană, ceea ce implică obligația de a transpune acquis-ul în legislația națională. Consiliul Ministerial al Comunității Transporturilor în cadrul celei de-a 6-a reuniuni desfășurate la 15 noiembrie 2022, a inițiat o declarație comună care solicită o implicare mai sistematică a Republicii Moldova în calitate de participant observator în organele relevante ale Comunității Transporturilor.

Legea principală care reglementează aspectele ce țin de siguranța rutieră în Moldova este Legea privind siguranța traficului rutier nr. 131 [07.06.2007] (cu cea mai recentă modificare în 2020).

În plus față de Legea privind siguranța traficului rutier, instrumentele juridice aferente siguranței rutiere se conțin și în deciziile Cabinetului de Miniștri și instrucțiunile (sub-legile) Ministrului Transporturilor și Infrastructurii, care sunt rezumate în Tabelele 7 și 8 de mai jos.

⁸ Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere în trafic internațional, 1 iulie 1970.

⁹ Acordul de Asociere/Zonele de Liber Schimb Aprofundat și Cuprinzător.

Tabelul 7

Cadrul juridic privind siguranța rutieră

Denumire	Domeniu	Descriere	Data
Legea nr. 150 privind siguranța rutieră	Transport mai sigur	Stabilește cadrul juridic pentru organizarea și desfășurarea transportului rutier de mărfuri și persoane, precum și activitățile legate de transportul rutier pe teritoriul Republicii Moldova, în condiții de siguranță și calitate, cu respectarea principiilor liberei concurențe și a măsurilor de protecție a mediului, a drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor fizice și juridice. De asemenea, stabilește drepturile, obligațiile și responsabilitățile organelor publice responsabile de organizarea transportului rutier, precum și ale persoanelor fizice și juridice care desfășoară activități de transport rutier.	17.07.2014
Legea nr. 509 privind drumurile	Legislație fundamentală privind siguranța rutieră	Stabilește principiile economice, legale și organizatorice ale administrării, întreținerii, extinderii și utilizării drumurilor. Are ca scop stabilirea cadrului normativ de bază privind funcționarea drumurilor și utilizarea acestora, achiziționarea și utilizarea suprafețelor de teren pentru drumuri, gestionarea, coordonarea și controlul activităților în domeniul drumurilor, precum și respectarea intereselor participanților la trafic și proprietarilor de drumuri și ale statului.	22.06.1995
Legea nr. 720-XII privind fondul rutier	Drumuri mai sigure	Legea stabilește baza juridică, organizatorică și financiară pentru înființarea și funcționarea fondului rutier.	02.02.1996
Legea nr. 721 privind calitatea în construcții	Drumuri mai sigure	Legea stabilește baza juridică, tehnico-economică și organizatorică pentru activitatea persoanelor fizice și juridice în domeniul construcțiilor, obligațiile și responsabilitățile acestora privind calitatea construcțiilor.	02.02.1996
Codul contravențional nr. 218	Aplicare	Codul include norme legale care stabilesc principiile generale și speciale și dispozițiile în materie contravențională, stabilește faptele care constituie contravenții și prevăd procesul contravențional și sancțiunile contravenționale.	24.10.2008
Codul penal nr. 985	Aplicare	Codul este unica lege penală a Republicii Moldova. Codul penal este actul legislativ care include norme legale ce stabilesc principiile generale și speciale ale dreptului penal, stabilește faptele care constituie infracțiuni și prevăd pedepsele aplicate infractorilor.	18.04.2002

Tabelul 8

Decizii ale Cabinetului de Miniștri și instrucțiuni ale ministrului responsabil transporturi (proiecte de legi)

Denumire	Domeniu	Data
Hotărârea Guvernului nr. 155 privind Consiliul național pentru securitatea circulației rutiere	Siguranță rutieră	13.02.2003
Hotărârea Guvernului nr. 357 privind Regulamentul circulației rutiere	Siguranță rutieră	13.05.2009
Hotărârea Guvernului nr. 181 privind aprobarea Regulamentului privind procedura de examinare pentru obținerea dreptului de a conduce vehicule, emiterea și valabilitatea permisului de conducere	Implementarea și actualizarea legislației privind siguranța rutieră	23.03.2022
Hotărârea Guvernului nr. 296 privind aprobarea Regulamentului privind modul de testare alcoolică și examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și naturii ei	Controlul participanților la trafic	16.04.2009
Hotărârea Guvernului nr. 589 privind aprobarea Regulamentului transporturilor rutiere de mărfuri periculoase	Implementarea și actualizarea legislației privind transportul rutier	24.07.2017
Hotărârea Guvernului nr. 312 privind aprobarea Regulamentului cu privire la efectuarea transportului cu vehicule rutiere pe drumurile publice cu depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise	Implementarea și actualizarea legislației privind siguranța rutieră	18.05.2022
Hotărârea Guvernului nr. 415 privind aprobarea Regulamentului cu privire la supravegherea tehnică exercitată de Inspectoratul Național de Securitate Publică	Siguranță rutieră	08.04.2003
Hotărârea Guvernului nr. 1047 cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare "Automobilul" în Registrul de stat al transporturilor și introducerea testării autovehiculelor și remorcilor acestora	Vehicule mai sigure	08.11.1999
Hotărârea Guvernului nr. 854 privind Regulamentul de transport rutier de pasageri și bagaje	Transport rutier	28.07.2006
Hotărârea Guvernului nr. 88 privind implementarea plăcuțelor de înmatriculare pentru vehicule destinate transportului public de pasageri	Implementarea și actualizarea legislației privind siguranța rutieră	06.02.2014
Hotărârea Guvernului nr. 500 privind aprobarea Regulamentului privind cerințele generale de echipare a autovehiculelor cu regim prioritar de circulație și a autovehiculelor speciale	Implementarea și actualizarea legislației privind siguranța rutieră	29.05.2018
Hotărârea Guvernului nr. 1074 privind aprobarea Regulamentului-tip cu privire la înregistrarea și evidența vehiculelor cu tracțiune animală și modificărilor și completărilor ce se operează în anexa nr.1 la Hotărârea Guvernului nr.357 din 13 mai 2009	Legislație de reglementare, standarde referitoare la vehicule	30.12.2013

Pentru a produce rezultate pozitive în domeniul siguranței rutiere, este esențial ca toate aspectele legate de siguranța rutieră să fie gestionate eficient. De asemenea, se recomandă crearea unei instituții principale sau agenții finanțate care să îndrume efortul național de siguranță rutieră și să implementeze o abordare bazată pe un sistem sigur.

Strategia națională de dezvoltare „Moldova Europeană 2030”, aprobată de Parlamentul Republicii Moldova la 17 noiembrie 2022 și publicată oficial la 12 decembrie 2022, este un document național de viziune strategică pe termen lung, care indică direcțiile de dezvoltare ale țării. Aceasta adaptează prioritățile, obiectivele, indicatorii și țintele angajamentelor internaționale asumate de către Republica Moldova la contextul național, cu referire, în special, la Acordul de Asociere al Republicii Moldova cu Uniunea Europeană.

Guvernul Moldovei este unul dintre semnatarii Memorandumului de Înțelegere în sprijinul înființării unui Observator regional de siguranță rutieră în cadrul Parteneriatului Estic (EaP RRSO), o recomandare a Declarației privind siguranța rutieră a țărilor din cadrul Parteneriatului Estic semnată la Ljubljana în 2018. Aceasta reprezintă un angajament comun pentru îmbunătățirea calității colectării sistematice și consolidate a datelor privind decesele și vătămările rutiere grave, în conformitate cu cele mai bune practici ale Uniunii Europene și internaționale, care sunt raportate Observatorului regional de siguranță rutieră.

3.1.2. Structura instituțională

Legea privind siguranța traficului rutier nr. 131, cu ultimele modificări efectuate în 2022, indică următoarele agenții ca autorități responsabile de siguranța rutieră:

- Guvernul.
- Consiliul național pentru securitatea circulației rutiere.
- Ministerul Afacerilor Interne.
- Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
- Ministerul Sănătății.
- Ministerul Educației și Cercetării.
- Ministerul Apărării.
- Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare.
- Agenția Servicii Publice.
- Autoritățile publice locale.
- Asociațiile obștești.

Responsabilitățile Guvernului:

- Coordonarea subiectelor privind siguranța circulației rutiere.
- Adoptarea programelor de stat pentru dezvoltarea traficului rutier.
- Finanțarea, direcționarea și controlul implementării programelor de dezvoltare a traficului rutier.
- Supravegherea implementării și respectării reglementărilor de siguranță a traficului rutier.
- Aprobarea listei de medicamente contraindicate la volan.
- Stabilirea conținutului minim al truselor de prim ajutor ca parte a echipamentului vehiculului.
- Stabilirea normelor metodologice în domeniul instruirii conducătorilor auto.
- Stabilirea categoriilor de vehicule care pot circula fără omologare.

Consiliul național pentru securitatea circulației rutiere:

- Examinarea situației și evaluarea activității autorităților competente în domeniul siguranței traficului rutier.
- Coordonarea activităților în domeniu, participarea la elaborarea și examinarea actelor normative în domeniul traficului rutier și siguranței acestuia.
- Coordonarea procesului de elaborare și promovare a strategiilor la nivel național, precum și a planurilor de acțiune în domeniul siguranței traficului.
- Asigurarea efectuării studiilor detaliate pe baza datelor referitoare la accidente de circulație, analiza costurilor și beneficiilor.

Ministerul Afacerilor Interne:

- Controlul interdepartamental al aplicării actelor legale și normative în domeniul traficului rutier.
- Coordonarea, pe domenii de competență, a activităților de creștere a gradului de organizare și siguranță a traficului rutier.
- Asigurarea direcționării, supravegherii și controlului traficului rutier prin mijloace de măsurare.
- Controlul respectării regulilor de siguranță rutieră de către vehicule.
- Controlul calității lucrărilor în domeniul exploatării, întreținerii, reviziilor și inspecțiilor tehnice periodice.
- Monitorizarea accidentelor de circulație și crearea campaniilor media legate de starea traficului rutier, pentru ca participanții la trafic să respecte reglementările.
- Investigarea accidentelor de circulație.
- Organizarea programelor de formare pentru angajații poliției rutiere, serviciului de pompieri și alte structuri specializate pentru acordarea primului ajutor victimelor accidentelor de circulație.
- Eliberarea permiselor speciale pentru conducătorii vehiculelor speciale.
- Gestionarea centralizată a evidenței încălcărilor în domeniul traficului rutier și a sancțiunilor aplicate.
- Coordonarea sistemelor de transport pentru încărcături supradimensionate și periculoase.
- Monitorizarea coloanelor oficiale.

Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale:

- Gestionarea, întreținerea, repararea și asigurarea cu drumuri publice de stat; dezvoltarea drumurilor secundare pentru traficul vehiculelor cu tracțiune animală, vehiculele autopropulsate și amenajarea pistelor pentru bicicliști.
- Autorizarea persoanelor care desfășoară activități antreprenoriale în domeniile omologării, inspecțiilor tehnice periodice, furnizării de servicii de reparații și întreținere tehnică a vehiculelor.
- Coordonarea programelor de instruire, a proceselor de formare inițială și periodică, în cadrul unităților de formare specializate, pentru lucrătorii experți implicați în procesul de omologare, inspecțiile tehnice periodice, serviciul de reparații și serviciul tehnic.
- Elaborarea reglementărilor tehnice pentru producerea, reconstrucția și reutilizarea vehiculelor.
- Elaborarea condițiilor tehnice și a metodologiei pentru procesul de omologare, furnizarea serviciilor tehnice de reparații și întreținere, și inspecțiile tehnice periodice ale vehiculelor, precum și pentru întreținerea vehiculelor.
- Controlul în legătură cu controlul de stat al activităților companiilor, activităților de omologare a vehiculelor și inspecțiilor tehnice periodice, precum și certificarea vehiculelor.
- Elaborarea normelor obligatorii privind organizarea și desfășurarea fără probleme a traficului rutier și monitorizarea respectării acestor norme.
- Elaborarea reglementărilor speciale în domeniul transportului rutier de mărfuri periculoase, transportul efectuat cu vehicule a căror masă totală și/sau dimensiuni depășesc limitele permise, și stabilirea măsurilor de siguranță privind efectuarea transportului.
- Adoptarea reglementărilor tehnice pentru întreținerea și repararea drumurilor publice și a trecerilor la nivel cu calea ferată.
- Elaborarea reglementărilor legale privind condițiile pentru organizarea transportului rutier pentru transportatorii de mărfuri și pasageri pe liniile interne și internaționale, și modul de desfășurare a acestora.
- Elaborarea reglementărilor legate de reglementarea și controlul respectării regimurilor de muncă și odihnă ale conducătorilor auto în transportul intern și internațional de mărfuri și pasageri.
- Stabilirea, în colaborare cu alte autorități competente, a normelor metodologice pentru formarea, perfecționarea și atestarea lucrătorilor profesioniști pentru activitatea de omologare și inspecție tehnică periodică a vehiculelor, precum și a personalului din domeniul traficului rutier.
- Elaborarea unei metodologii pentru instalarea, utilizarea și verificarea tahografelor și limitatoarelor de viteză în vehicule, în legătură cu emiterea, înlocuirea, schimbarea și reînnoirea cardurilor de tahograf, în legătură cu descărcarea și analiza datelor.
- Elaborarea normelor legate de implementarea evaluărilor impactului asupra siguranței traficului, auditurilor în domeniul siguranței rutiere, inspecțiilor în materie de siguranță rutieră, precum și reglementarea activităților de formare și audituri specializate în domeniul siguranței.

Ministerul Sănătății:

- Elaborarea reglementărilor privind starea de sănătate a conducătorilor auto și a candidaților pentru obținerea dreptului de a conduce vehicule.
- Elaborarea reglementărilor privind modul de testare alcoolscoptică și examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și naturii ei.
- Stabilirea regulilor pentru colectarea și analizarea probelor biologice pentru identificarea alcoolului în sânge, consumului de droguri și alte substanțe psihotrope, și medicamente care afectează negativ comportamentul conducătorilor auto.
- Elaborarea programelor de formare pentru conducătorii auto, ofițerii de poliție, serviciul protecția civilă și serviciul de urgență și alte structuri specializate legate de acordarea primului ajutor persoanelor rănite în accidentele rutiere.
- Stabilirea conținutului minim al truselor de prim ajutor ca parte a echipamentului vehiculului.
- Furnizarea de asistență medicală de urgență victimelor accidentelor rutiere.
- Înregistrarea în sistemul informațional integrat a persoanelor care au fost admise în instituțiile medicale și sanitare, și a celor traumatizate și/sau decedate ca urmare a accidentelor rutiere.

Ministerul Educației și Cercetării:

- Crearea programelor și materialelor metodico-didactice ilustrative și audio-vizuale în domeniul educației rutiere, și formarea și furnizarea de activități în acest domeniu în instituțiile de învățământ preșcolar și școlar, inclusiv formarea și dezvoltarea personalului didactic responsabil de desfășurarea acestor activități.
- Elaborarea reglementărilor privind organizarea activităților didactice în cadrul unităților de formare a personalului în domeniul traficului rutier pentru obținerea dreptului de a conduce vehicule, precum și modelul educației acestora.
- Crearea, împreună cu autoritățile competente, a programelor de formare și perfecționare, testelor de verificare a cunoștințelor teoretice și criteriilor de evaluare a competențelor practice ale conducătorilor auto pe categorii și subcategoriile de vehicule, precum și monitorizarea implementării acestora.
- Stabilirea, în cooperare cu alte autorități competente, a normelor metodologice și organizarea formării, dezvoltării și testării personalului didactic în domeniul traficului rutier și a evaluatorilor examenelor de calificare pentru conducerea vehiculelor.
- Monitorizarea activității didactice, evaluarea și acreditarea unităților de formare a personalului în domeniul traficului rutier.

Ministerul Apărării:

- Formarea conducătorilor auto necesari armatei.
- Înregistrarea vehiculelor din propria flotă și menținerea evidențelor acestora.
- Organizarea și efectuarea inspecțiilor tehnice periodice ale vehiculelor din propria flotă.
- Reglementarea, direcționarea și supravegherea traficului pe drumurile publice a vehiculelor armatei, verificarea respectării de către conducătorii auto a regulilor de circulație rutieră.
- Elaborarea, împreună cu Ministerul Afacerilor Interne, a regulilor privind condițiile de deplasare a vehiculelor speciale pe drumurile publice și controlul circulației acestora.

Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare:

- Elaborarea actelor normative legate de întocmirea, perfecționarea, atestarea și eliberarea permiselor de conducere pentru vehiculele autopropulsate (tractoare, mașini agricole) cu remorci.
- Conducerea, coordonarea și supravegherea formării și dezvoltării conducătorilor vehiculelor autopropulsate (tractoare, mașini agricole).
- Înregistrarea vehiculelor autopropulsate (tractoare, mașini agricole) și a remorcilor acestora din propria flotă și menținerea evidențelor acestora.
- Organizarea și efectuarea inspecțiilor tehnice periodice ale vehiculelor din propria flotă (tractoare, mașini agricole).
- Crearea, în conformitate cu cerințele internaționale și standardele naționale, a unui program de protecție a mediului de către participanții la traficul rutier.

Agenția Servicii Publice:

- Realizarea modelelor și emiterea permiselor de conducere, certificatelor și numerelor de înmatriculare a vehiculelor.
- Organizarea și desfășurarea examenelor de conducere; înregistrarea și radierea vehiculelor din registrul de stat al vehiculelor.
- Elaborarea reglementărilor legate de evidența permiselor de conducere și a certificatelor de înmatriculare, desfășurarea examenelor pentru obținerea dreptului de a conduce vehicule, precum și înregistrarea și radierea vehiculelor din registrul de stat al vehiculelor.
- Crearea, utilizarea, actualizarea și administrarea registrului de stat al vehiculelor și registrului de stat al conducătorilor auto.

Agenția Servicii Publice este responsabilă pentru verificarea îndeplinirii condițiilor de licențiere pentru formarea personalului în domeniul transportului rutier, precum și pentru organizarea verificării prealabile la fața locului, împreună cu alte autorități publice competente, a îndeplinirii condițiilor de licențiere.

Autoritățile publice locale sunt responsabile de:

- Gestiunea, întreținerea, repararea și asigurarea semnalizării pe drumurile publice locale și pe șantierele de construcții rutiere în conformitate cu cerințele de siguranță rutieră.
- Sistematizarea și organizarea traficului rutier pentru a garanta siguranța acestuia.
- Elaborarea și actualizarea planurilor de organizare a traficului în localitățile urbane pentru fluidizarea și siguranța traficului, precum și pentru reducerea nivelului de poluare a mediului.
- Stabilirea reglementărilor privind regimul de acces, circulație, staționare și parcare a diferitelor categorii de vehicule.
- Amenajarea trotuarelor pentru pietoni, a pistelor pentru bicicliști, a drumurilor laterale pentru circulația animalelor și a vehiculelor autopropulsate.
- Asigurarea îndepărtării de pe drumurile publice și depozitarea în locurile special amenajate a autovehiculelor, remorcilor, caroseriei sau subansamblelor acestora, care au devenit inutilizabile din punct de vedere tehnic sau au fost abandonate.

Pentru a asocia eforturile de prevenire a accidentelor de trafic rutier, asociațiile publice pentru protecția drepturilor și intereselor participanților la trafic (ONG-uri, de exemplu, Automobil Club din Moldova, Uniunea Conducătorilor Auto), au dreptul de a:

- Prezenta autorităților publice centrale și locale propuneri pentru îmbunătățirea regulilor, a standardelor de stat, a normelor tehnice și a altor acte normative în siguranța traficului rutier.
- Efectua, la cererea membrilor asociațiilor publice, examinări ale cauzelor și circumstanțelor accidentelor de trafic rutier, transmiterea materialelor la procuratură și reprezentarea intereselor membrilor lor în instanță.
- Întreprinde acțiuni pentru prevenirea accidentelor de trafic rutier (de sine stătător sau în parteneriat cu autoritățile publice competente).

Un sistem național de siguranță rutieră cuprinzător și eficient, fundamentat pe cadrele de reglementare internaționale, bune practici și experiență, constă în cinci piloni. Pilonul Gestionarea siguranței rutiere solicită plasarea accentului pe stabilirea obiectivelor de siguranță rutieră, gestionarea verticală și orizontală, și monitorizarea și evaluarea. Acțiuni suplimentare în cadrul acestui pilon includ coordonarea cu alte eforturi legate de asigurarea condițiilor de viață de înaltă calitate și mobilitatea populației acoperite prin politici de amenajare a teritoriului și politici de mobilitate.

Legea privind siguranța traficului rutier definește cu precizie competențele agențiilor în domeniul siguranței rutiere. Rolurile atribuite acestor agenții sunt prezentate în Tabelul 9.

Tabelul 9

Actori-cheie per funcție de siguranță rutieră în Moldova

Funcția de siguranță rutieră	Instituție principală	Act juridic
Coordonare siguranță rutieră	Consiliul național pentru securitatea circulației rutiere condus de primul ministru. Biroul executiv al CNSCR are rol de coordonare a siguranței rutiere în țară conform ultimelor modificări ale legislației relevante.	Legea privind siguranța traficului rutier nr. 131 [07.06.2007] Hotărârea Guvernului nr. 155 din 13.02.2003 cu privire la Consiliul național pentru securitatea circulației rutiere, modificată prin HG nr. 442 din 16.05.2018 și prin HG din 03.10.2018.
Implementarea programului privind siguranța rutieră	Biroul executiv al CNSCR, autoritățile responsabile menționate în Planul de acțiuni privind implementarea Planului de acțiuni privind siguranța rutieră (diferite companii și ONG-uri legate de siguranța rutieră)	Hotărârea Guvernului nr. 972 din 21.12.2011 cu privire la aprobarea Planului de acțiuni privind implementarea Strategiei naționale pentru siguranță rutieră, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 1214 din 27 decembrie 2010
Implementarea a 5% din fondul rutier	Administrația de Stat a Drumurilor subordonată Ministerului Economiei și Infrastructurii	Hotărârea Guvernului nr. 225 din 14.03.2018 cu privire la aprobarea Programului privind repartizarea mijloacelor fondului rutier pentru drumurile publice naționale pe anul 2018 și a Programului de reparație periodică a drumurilor publice naționale (în limitele localităților), locale, comunale și a străzilor
Îmbunătățirea infrastructurii rutiere	Administrația de Stat a Drumurilor subordonată Ministerului Economiei și Infrastructurii	Legea privind siguranța traficului rutier nr. 131 [07.06.2007]
Îmbunătățirea vehiculelor	Agencia Națională Transport Auto subordonată Ministerului Economiei și Infrastructurii	Hotărârea Guvernului nr. 225 din 14.03.2018 cu privire la aprobarea Programului privind repartizarea mijloacelor fondului rutier pentru drumurile publice naționale pe anul 2018 și a Programului de reparație periodică a drumurilor publice naționale (în limitele localităților), locale, comunale și a străzilor
Îmbunătățirea educației participantului la trafic	Ministerul Educației, Culturii și Cercetării, Ministerul Afacerilor Interne	Legea privind siguranța traficului rutier nr. 131 [07.06.2007]
Campanii publicitare	ONG-uri	Legea privind siguranța traficului rutier nr. 131 [07.06.2007]
Aplicarea legilor privind circulația rutieră	Inspectoratul General al Poliției al Ministerului Afacerilor Interne, Inspectoratul Național de Securitate Publică	Legea privind siguranța traficului rutier nr. 131 [07.06.2007] Legea cu privire la activitatea Poliției și statutul polițistului nr. 320 din 27.12.2012

Sursa: Legislația Moldovei privind problemele traficului rutier și Banca Mondială, Profil de țară privind siguranța rutieră – Republica Moldova, 2021.

Moldova are o agenție principală de coordonare a siguranței rutiere – Consiliul național pentru securitatea circulației rutiere (CNSCR) – condusă de primul ministru și care include reprezentanți ai ministerelor relevante, autorităților locale și societății civile. Misiunea consiliului constă în asigurarea, la nivel național, a unui proces integrat de planificare strategică, implementare și monitorizare a politicilor guvernamentale în siguranța traficului rutier, corelând prioritățile naționale cu politicile sectoriale, angajamentele internaționale și resursele interne și externe. După expirarea valabilității Strategiei naționale de siguranță rutieră 2011–2020, în mai 2023, a fost reconvoacat CNSCR. Au fost create Grupuri de lucru pentru a elabora un concept pentru o nouă Strategie națională de siguranță rutieră pentru 2024–2030. CNSCR nu dispune de un secretariat permanent. Așa-numitul birou executiv a avut rol de secretariat pe perioadă limitată. Funcțiile CNSCR includ coordonarea, legislația și monitorizarea și evaluarea strategiilor de siguranță rutieră.

Tabelul 10

Cadrul instituțional pentru siguranța rutieră în Moldova

Funcția de siguranță rutieră	Instituție principală
Autoritatea națională principală de coordonare a siguranței rutiere	Consiliul național pentru securitatea circulației rutiere (CNSCR) se ocupă în principal de siguranța rutieră. Biroul executiv al CNSCR este un centru de coordonare în domeniul siguranței rutiere în cadrul Cancelariei de Stat. Notă: CNSCR a fost revocat în mai 2023. CNSCR nu dispune de un secretariat operațional permanent.
Finanțarea agenției principale	Măsurile de siguranță rutieră identificate de CNSCR/Biroul executiv sunt implementate prin ministerele și agențiile responsabile. Începând cu 2018, finanțarea măsurilor se face de la bugetul de stat.
Funcțiile agenției principale	Funcțiile CNSCR includ coordonarea, monitorizarea și evaluarea legislației și strategiilor de siguranță rutieră.
Obiective de siguranță rutieră	Obiectivul de siguranță rutieră al Moldovei este să reducă la jumătate numărul persoanelor decedate și grav rănite în accidente rutiere până în 2030.

Sursa: Profil de țară privind siguranța rutieră al Republicii Moldova 2021 și misiunea de constatare a faptelor.

Reformele în sectorul rutier au înregistrat progrese semnificative începând cu 2003, rezultând într-un sector mai funcțional și mai rațional, cu competențe și responsabilități îmbunătățite. Guvernul a depus eforturi coordonate pentru îmbunătățirea siguranței rutiere.

Multe ministere/departamente naționale împărtășesc responsabilități pentru siguranța rutieră – afaceri interne, transporturi, sănătate, justiție, educație, investiții și comerț extern, muncă, mediu, finanțe – însă, în absența unor acorduri speciale, este dificil să se asigure responsabilitatea, coordonarea adecvată și exploatarea întregului potențial al responsabilităților sectoriale individuale. Problemele din cadrul diferitelor componente ale sistemului de siguranță rutieră sunt de altă natură. Prin urmare, este necesară o colaborare instituțională semnificativă în cadrul guvernului, alături de o strategie cuprinzătoare la nivel de sistem pentru integrarea programelor în obiectivele de dezvoltare, mediu, accesibilitate, echitate și siguranță (uneori concurente) ale administrațiilor naționale/regionale.¹⁰

3.1.3. Finanțarea și repartizarea resurselor pentru siguranța rutieră

Principalele surse de finanțare pentru siguranța rutieră în Moldova includ bugetul de stat (de exemplu, cadrul bugetar pe termen mediu), fondul rutier și unele surse externe ad-hoc. În pofida elementelor pozitive ale sistemului actual, o concluzie importantă este că finanțarea pentru siguranța rutieră în Moldova este în prezent insuficientă și nesustenabilă. De exemplu:

- Nu s-a estimat încă un buget dedicat siguranței rutiere pentru implementarea strategiei de siguranță rutieră.
- Ministerele și agențiile nu sunt capabile să raporteze un buget separat pentru activitățile de siguranță rutieră, deoarece cheltuielile lor pentru siguranța rutieră tind să fie „ascunse” în liniile bugetare generale utilizate pentru activități statutare.
- Fondul rutier actual are un domeniu foarte restrâns. Poate fi utilizat doar pentru îmbunătățiri ale infrastructurii rutiere și pare să fie accesibil unei singure agenții.
- Nu există un mecanism centralizat de finanțare a siguranței rutiere gestionat de entitatea actuală principală în domeniul siguranței rutiere – Consiliul național pentru securitatea circulației rutiere (CNSCR).
- CNSCR nu are în prezent control asupra veniturilor și cheltuielilor legate de siguranța rutieră.
- Nu există în prezent un fond dedicat de siguranță rutieră sau un mecanism echivalent care să compileze preferabil fonduri pentru siguranța rutieră din diferite surse.

De asemenea, nu există fonduri dedicate alocate siguranței rutiere în Moldova, deși în multe țări diferite fluxuri de venituri sunt utilizate pentru finanțarea siguranței rutiere prin bugetul național sau structuri de finanțare dedicate. Este necesară instituirea unui fond anual dedicat siguranței rutiere, împreună cu un plan național de siguranță rutieră care să includă repartizarea responsabilităților și resurselor între părțile interesate implicate, precum și publicarea unui raport anual și evaluarea impactului.

¹⁰ <https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/ersosynthesis2018-roadsafetymanagement.pdf>.

Pe baza exemplurilor internaționale, ar putea fi luate în considerare mai multe opțiuni suplimentare de finanțare, evaluându-se relevanța și fezabilitatea acestora în contextul Moldovei, inclusiv:

- O creștere previzibilă a veniturilor din Fondul Rutier ca o oportunitate de extindere a domeniului fondului și aducerea de resurse suplimentare (un procent clar) dedicate siguranței rutiere.
- Ca măsură pe termen scurt, redirectionarea unei părți din fondurile colectate de poliție din amenzi de circulație către finanțarea siguranței rutiere. Aceasta poate fi deosebit de atractivă, deoarece poate fi utilizată și pentru justificarea unei mai bune aplicări a regulilor de circulație, în special în ceea ce privește viteza ca factor de risc principal al accidentelor, pentru publicul larg.
- Ca măsură pe termen mediu, introducerea unei taxe fixe pe primele de asigurare auto, destinate finanțării siguranței rutiere.
- Înființarea de parteneriate cu ONG-uri și sectorul privat care pot genera alte oportunități pentru cofinanțarea proiectelor de siguranță rutieră.
- Continuarea obținerii de finanțări de la IFI și alte surse externe, inclusiv proiecte de înfrățire.

Creșterile mai durabile și treptate ale finanțării pentru măsurile de siguranță rutieră ar trebui să promoveze o cooperare și parteneriat mai bune între partenerii-cheie în domeniul siguranței rutiere. Un plan de investiții pentru siguranța rutieră ar putea servi drept principala unealtă de planificare financiară și nucleul mecanismului de finanțare a siguranței rutiere.

3.1.4. Proiectele recente și implementate anterior în domeniul siguranței rutiere

Conform informațiilor publice, au fost identificate mai multe proiecte care vizează siguranța rutieră și prezentate în Tabelul 11.

Tabelul 11

Proiecte orientate spre siguranța rutieră finanțate de instituțiile financiare internaționale (IFI) (și activitățile din cadrul proiectelor)

IFI	BM	BERD	BEI/ BID
Proiecte anterioare	<ul style="list-style-type: none"> – Asistență tehnică pentru sectorul rutier de la SweRoad (2002) – Costurile estimate ale accidentelor de către BM 	<ul style="list-style-type: none"> – Proiectul de Reabilitare a Drumurilor în Moldova III (2010) – Semnarea tranșei 1 a împrumutului pentru Reabilitarea Drumurilor în Moldova: 63 milioane EUR. – Audituri în domeniul siguranței rutiere pentru secțiunile finanțate. – Atelier despre siguranța rutieră corporativă în Chișinău pentru companiile care operează flote mari. – Conducere în siguranță în interes de afaceri: Vizită de studiu în Regatul Unit pentru o delegație moldovenească în vederea formării unei mai bune înțelegeri a implementării politicilor ocupaționale în domeniul siguranței rutiere. – IMC Worldwide, finanțat de EBRD, pentru evaluarea standardelor. – Reabilitarea Drumurilor în Moldova IV, 150 milioane EUR în trei tranșe (2013). 	
Proiecte actuale		<ul style="list-style-type: none"> – Consolidarea capacităților pentru ONG-uri (Organizații ale Societății Civile) în domeniul siguranței rutiere 	<ul style="list-style-type: none"> – Toate schemele de drumuri finanțate de BEI, BERD, BM, MCC UE prezentate pe site-ul guvernamental www.mtid.gov.net. au un nou instrument de finanțare prin care pot finanța studii de tip politică (inclusiv siguranță) cu biroul prim-ministrului.
Proiecte viitoare		<ul style="list-style-type: none"> – Semnarea tranșelor 2 și 3 ale Reabilitării Drumurilor în Moldova (87 milioane EUR) 	

Sursa: www.traceca-org.org.

În plus, proiectul regional de transport „TRACECA-Road safety II”¹¹, finanțat de Uniunea Europeană, a fost implementat ca urmare a unui proiect anterior finanțat de Uniunea Europeană, RRSAP, care a avut ca scop identificarea nevoilor de siguranță în fiecare dintre cele 10 țări beneficiare (enumerare mai jos) și elaborarea unui plan de acțiuni regional în domeniul siguranței rutiere. Planul de acțiuni a fost elaborat la sfârșitul anului 2011 și a fost publicat la începutul anului 2012. Țările beneficiare includ Armenia, Azerbaidjan, Georgia, Kazahstan, Kârgâzstan, Moldova, Tadjikistan, Turkmenistan, Ucraina și Uzbekistan. România, Bulgaria și Turcia au fost, de asemenea, asociate cu proiectul ca țări beneficiare indirecte, dar nu au fost eligibile pentru nicio asistență tehnică oferită în cadrul proiectului.

¹¹ www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/70ta/TRACECA_Documents/TRACECA_Inception_Report_Eng_22082014_AR_Final_1_02.pdf.

Inițiativele și proiectele enumerate mai sus sunt în principal orientate către reabilitarea drumurilor. Începând cu 2008, aceste proiecte au inclus componente obligatorii legate de implementarea Directivei privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere (2008/96/CE), care a introdus instrumente moderne de siguranță rutieră cum ar fi auditul în domeniul siguranței rutiere, inspecția în materie de siguranță rutieră, cartografierea riscurilor etc. Cu toate acestea, investițiile directe în siguranța rutieră pentru activități precum evaluarea capacității de gestionare a siguranței rutiere, dezvoltarea capacităților, transferul de cunoștințe și cercetare etc. au fost limitate și nu au fost suficiente pentru a permite gestionarea sustenabilă a siguranței rutiere în Moldova.

3.1.5. Cercetări, dezvoltare și transfer de cunoștințe

Cercetările, suportul tehnic și transferul de cunoștințe sunt fundamentale pentru performanța în domeniul siguranței rutiere și asigură sprijinul adecvat pentru sectorul siguranței rutiere. Această funcție vitală de gestionare instituțională ghidează elaborarea și implementarea strategiilor naționale care susțin reducerea numărului de accidente rutiere soldate cu decese și vătămări în fața creșterii mobilității și expunerii la riscuri. Totodată, contribuie la formarea unui cadru de profesioniști internaționali, naționali și locali care pot propune abordări bazate pe cercetare și pot împărtăși cunoștințe pentru a susține politici, programe și dezbateri publice în domeniul siguranței rutiere.

Universitatea Tehnică din Republica Moldova (UTM) este singura instituție de învățământ superior tehnic acreditată din Republica Moldova. Una dintre punctele sale forte în cercetarea, suportul și coordonarea educațională în domeniul siguranței rutiere a fost dezvoltarea centrului său de cercetare: Observatorul de siguranță rutieră. OSR-UTM a fost înființat în 2019 ca parte a Departamentului Ingineria Infrastructurii Transporturilor (DIIT), care acoperă aproape toate modurile de transport (rutier, feroviar, aerian), toate tipurile de infrastructură de transport (urbană și interurbană, națională și internațională, terminale) și toate fazele proiectelor de transport (planificare, proiectare, licitație, construcție, livrare pentru operare, operare, management, întreținere). Studenții ciclului de licență ai DIIT au un curs dedicat siguranței rutiere – Trafic rutier și siguranță – în cadrul căruia li se oferă o introducere în procesul și procedurile Directivei privind gestionarea infrastructurii siguranței rutiere (GISR). Alte detalii și dispoziții mai aprofundate referitoare la gestionarea Directivei sunt furnizate ca parte a unui curs GISR în cadrul programului de masterat al universității. În 2020, OSR-UTM a semnat un acord de colaborare cu toate autoritățile moldovenești responsabile de datele privind siguranța rutieră (Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Ministerul Afacerilor Interne, Biroul Național de Statistică etc.) privind furnizarea de date. În general, obiectivul principal al OSR-UTM este de a contribui semnificativ la reducerea numărului de accidente rutiere și victime în Republica Moldova și în regiune prin furnizarea de suport științific pentru luarea unor decizii bazate pe dovezi în politici, programe și măsuri de siguranță rutieră.

Universitatea de Stat de Medicină și Farmacie „Nicolae Testemițanu” din Republica Moldova (USMF) este singura instituție de învățământ superior din țară care pregătește medici, dentiști, farmaciști, optometriști, asistenți medicali generali, specialiști în sănătate publică, tehnicieni de radiologie și fizioterapeuți. USMF desfășoară, de asemenea, cercetări științifice, campanii de conștientizare publică și promovare a sănătății, oferă asistență metodologică și organizatorică sistemului național de sănătate.

Departamentul Medicină Preventivă colaborează cu mai multe țări și instituții și participă la mai multe proiecte internaționale de cercetare (cum ar fi iCREATE1 și iCREATE2, INITIATE etc.). Departamentul elaborează publicații despre prevenirea accidentelor rutiere și a traumatismelor rutiere utilizând datele proprii sau datele colectate de Inspectoratul General al Poliției. Din septembrie 2018, studenții la medicină au început un curs dedicat de prevenire a vătămarilor și violenței în cadrul căruia dobândesc cunoștințe și abilități practice în creșterea gradului de conștientizare privind prevenirea traumatismelor apărute în rezultatul accidentelor rutiere.

Până în prezent, Moldova nu a avut proiecte finanțate de Uniunea Europeană sau IFI-uri cu scopul de a îmbunătăți cunoștințele în domeniul siguranței rutiere la nivel universitar.

3.1.6. Monitorizare și evaluare

Monitorizarea și evaluarea completează ciclul de management într-un sistem național de management bazat pe rezultate și cuprind performanța sistematică a tuturor elementelor sistemului de gestionare a siguranței rutiere. Monitorizarea periodică și evaluarea țintelor și programelor de siguranță rutieră sunt esențiale pentru a evalua performanța și pentru a ajusta modificările care trebuie făcute.

În Moldova, o unitate specializată a Inspectoratului Național de Securitate Publică din cadrul Inspectoratului General al Poliției (IGP) este responsabilă pentru colectarea datelor despre accidente și publicarea statisticilor naționale privind accidentele rutiere. Datele despre accidentele de circulație sunt colectate prin intermediul unui formular pe hârtie completat la locul accidentului și ulterior introduse într-o bază de date centrală a accidentelor, după care are loc o procedură de control al calității. Ultima modificare a domeniului de colectare a datelor despre accidente a fost efectuată în 2008.

Cazurile închise sunt semnate de persoana relevantă și de șeful Inspectoratului Teritorial al Poliției și introduse în baza de date a Sistemului informațional automatizat "Registru de stat al accidentelor rutiere" (SIA RAR) în termen de trei zile de la data producerii sau înregistrării la inspectorat. Pentru a îmbunătăți calitatea datelor și susține toate activitățile legate de securitatea datelor, analiză și alte servicii a fost instituită o nouă secție de poliție.

Sistemul de gestionare a bazelor de date despre accidente utilizat în prezent în Moldova este MS SQL. Acesta nu dispune de o interfață GIS (Sistem de Informații Geografice), dar are opțiunea de a utiliza locația punctelor. Sistemul primește și răspunde la întrebări de la alte părți interesate, iar datele pot fi accesate online. Este protejat prin parolă și poate fi utilizat pentru colectarea de date online sau zilnică. Instituția responsabilă pentru dezvoltarea software-ului este Serviciul Tehnologii Informaționale al Ministerului Afacerilor Interne. Software-ul a fost utilizat din 2014 și, până în prezent, nu a fost actualizat sau modificat.

În Moldova se colectează date despre persoanele decedate sau grav sau ușor traumatizate în accidente rutiere. Unitățile de patrulă colectează date despre: (a) persoanele care au decedat la locul accidentului rutier, (b) persoanele care au decedat pe drumul spre spital și (c) persoanele care au decedat în decurs de 30 de zile de la producerea accidentului. Datele despre toate aceste categorii sunt disponibile în baza de date a accidentelor.

Moldova utilizează următoarea definiție pentru persoanele decedate: o persoană care a decedat la locul accidentului sau în decurs de până la 30 de zile după un accident ca urmare a vătămărilor corporale sau a complicațiilor ulterioare.

Moldova păstrează date separate pentru traumatisme grave și traumatisme minore suferite în accidente rutiere. Definiția utilizată pentru a descrie o persoană grav rănită este: o persoană care a suferit o rană fizică sau o vătămare a sănătății de severitate moderată sau gravă, sau care a decedat după a 30-a zi de la data accidentului.

Aceste definiții nu au la bază standarde internaționale (de exemplu, scorul AIS sau MAIS). Verificarea datelor despre accidente între sectorul sănătății și poliție se face prin verificarea deceselor după 30 de zile, după care sunt clasificate ca „persoane grav rănite”.

Datele despre accidente sunt disponibile online pentru Ministerul Afacerilor Interne, Inspectoratul Național de Patrulare și Inspectoratul General al Poliției. Dar și alte instituții/organizații pot primi date despre accidente la trimiterea unei cereri. Inspectoratul General al Poliției de pe lângă Ministerul Afacerilor Interne întocmește rapoarte semestriale și anuale despre datele accidentelor, iar aceste rapoarte sunt disponibile la cerere (nu sunt publicate pe site-ul lor oficial).

Republica Moldova a stabilit baze de date pentru vehicule și conducători auto. Aceste baze de date sunt responsabilitatea Agenției Servicii Publice. Pe baza informațiilor primite de la oficialii publici ai MAI, aceste baze de date sunt disponibile online pentru poliția de patrulare la fața locului. În plus, Administrația de Stat a Drumurilor deține baza de date națională privind drumurile. Sunt disponibile și datele despre lungimea drumurilor după tipul de drum (autostrăzi, drumuri interurbane, drumuri urbane). Cu toate acestea, această bază de date nu este legată de baza de date a accidentelor.

Până în prezent, Republica Moldova nu colectează date privind Indicatorii de performanță ai siguranței (IPS) sau ICP¹² pentru a evalua comportamentul participanților la drum, și anume procentul ocupanților autovehiculelor care poartă centuri de siguranță; procentul șoferilor care conduc în limitele legale de viteză; procentul conducătorilor de mopede/motociclete care poartă căști de protecție; procentul șoferilor care conduc sub influența alcoolului etc.

Datele privind încălcările regulilor de circulație (cum ar fi numărul celor care depășesc viteza, conducătorilor auto care folosesc telefonul mobil în timpul condusului sau al celor care nu poartă centura de siguranță) sunt disponibile prin controalele privind încălcările regulilor de circulație. Datele despre încălcările regulilor de circulație sunt colectate și de camerele video – CCTV sau ANPR – și sunt stocate la Serviciul Tehnologii Informaționale și Securitate Cibernetică. Este extrem de important să se stabilească o conexiune eficientă între toate bazele de date disponibile pentru a permite utilizarea eficientă a dispozitivelor moderne de control al traficului.

¹² <https://baseline.vias.be/en/publications/methodological-guidelines-kpi/>.

3.1.7. Măsuri propuse și concluzii

Se propun următoarele măsuri și concluzii pentru îmbunătățirea gestionării siguranței traficului rutier în Republica Moldova:

A1.1 O mai bună coordonare a activităților verticale și orizontale întreprinse de principalii factori de decizie în domeniul siguranței rutiere și consolidarea capacității și integrității acestora.

A1.2 Reînființarea/abilitarea Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere (CNSCR) ca entitate principală de coordonare a siguranței rutiere pentru a se ocupa de aspectele strategice și a monitoriza rezultatele siguranței rutiere.

A1.3 Stabilirea obiectivelor specifice și măsurabile în cadrul strategiei naționale de siguranță rutieră și a planului de acțiune.

A1.4 Disponibilizarea surselor de finanțare stabile și sustenabile pentru siguranța rutieră.

LEGISLAȚIE



A1.5 Efectuarea unei evaluări periodice a Indicatorilor cheie de performanță (ICP), utilizați pentru a urmări progresul și a evalua impactul activităților de siguranță rutieră întreprinse, inclusiv aplicarea.

A1.6 Îmbunătățirea și evaluarea eficienței eforturilor de aplicare.

A1.7 Utilizarea campaniilor de siguranță rutieră în coordonare cu aplicarea aferentă pentru a spori gradul de conștientizare a comportamentului riscant al participanților la trafic.

APLICARE



A1.8 Stabilirea și implementarea unui program național de cercetare în domeniul siguranței rutiere.

A1.9 Consolidarea/îmbunătățirea transferului de cunoștințe, a schimbului de cunoștințe și a colaborării între părțile interesate în siguranța rutieră la nivel local, național și internațional.

A1.10 Cercetarea, analizarea și utilizarea informațiilor privind costurile socio-economice ale accidentelor rutiere.

EDUCAȚIE



A1.11 Îmbunătățirea bazelor de date existente cu privire la accidente în conformitate cu recomandările protocolului CADaS (Setul Comun de Date despre Accidente) (toate variabilele).

A1.12 Implementarea utilizării Sistemelor de Transport Inteligente (STI) pentru îmbunătățirea siguranței rutiere, optimizarea fluxurilor de trafic și reducerea ambuteiajelor.

TEHNOLOGIE



LEGISLAȚIE

**Activitatea A1.1: O mai bună coordonare a activităților verticale și orizontale întreprinse de principalii factori de decizie în domeniul siguranței rutiere și consolidarea capacității și integrității acestora**

- Instituirea protocoalelor permanente pentru comunicarea și colaborarea regulată între principalii actori interesați în siguranța rutieră la diferite niveluri (național, regional, local) pentru a asigura coerența și alinierea la nivel de politici, programe și activități de siguranță rutieră. Acordarea unei atenții deosebite îmbunătățirii cooperării verticale în implementarea activităților legate de siguranța rutieră (inclusiv pentru o mai bună coordonare între nivelurile național/regional și local în ceea ce privește inițiativele de siguranță rutieră).

Activitatea 1.2: Reînființarea/abilitarea Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere (CNSCR) ca entitate principală de coordonare a siguranței rutiere pentru a se ocupa de aspectele strategice și a monitoriza rezultatele siguranței rutiere

- Sprijinirea CNSCR în elaborarea, implementarea și monitorizarea strategiei naționale de siguranță rutieră și a planului de acțiune. Asigurarea participării active a principalilor actori interesați în siguranța rutieră în activitățile și procesul de luare a deciziilor în cadrul Consiliului.
- Furnizarea către CNSCR a tuturor resurselor necesare pentru desfășurarea eficientă a activității, inclusiv a unui secretariat operațional.
- Stabilirea unui sistem de raportare periodică către Guvern privind implementarea strategiei naționale de siguranță rutieră și a planului de acțiune.
- Sprijinirea activității diferitelor grupuri de lucru pentru elaborarea analizelor, propunerilor și recomandărilor legate de îmbunătățirea sistemului de siguranță rutieră.

Activitatea A1.3: Stabilirea obiectivelor specifice și măsurabile în cadrul strategiei naționale de siguranță rutieră și a planului de acțiune

- Dezvoltarea unei strategii naționale cuprinzătoare de siguranță rutieră și a unui plan de acțiune care să includă ținte specifice, termene, responsabilități și indicatori de performanță. Planul de acțiune ar trebui să includă acțiuni legate de transpunerea acquis-ului comunitar al Uniunii Europene.
- Monitorizarea și evaluarea permanentă a progresului către atingerea țintelor convenite pe baza datelor disponibile despre accidente, ICP și alte date publice.
- Stabilirea unui sistem de responsabilitate și raportare privind situația siguranței rutiere către primul ministru, inclusiv publicarea informațiilor despre atingerea țintelor de siguranță rutieră convenite.

Activitatea A1.4: Disponibilizarea surselor de finanțare stabile și sustenabile pentru siguranța rutieră

- Elaborarea și implementarea de politici/legi/reglementări pentru a stabili surse de finanțare sustenabile pentru îmbunătățirea siguranței traficului rutier. Acest lucru se poate baza pe cote din amenzile pentru încălcarea siguranței rutiere și alte taxe și plăți (cum ar fi taxele de înmatriculare a vehiculelor și taxele pentru permise de conducere etc.).
- Stabilirea în bugetul național a unor linii bugetare specifice dedicate siguranței rutiere.

APLICARE



Activitatea A1.5: Efectuarea unei evaluări periodice a Indicatorilor cheie de performanță (ICP), utilizați pentru a urmări progresul și a evalua impactul activităților de siguranță rutieră întreprinse, inclusiv aplicarea

- Elaborarea și adoptarea unei metodologii pentru implementarea și evaluarea periodică a ICP pentru siguranța rutieră, pe baza metodologiilor Uniunii Europene.¹³
- Utilizarea ICP, complementar rezultatelor finale, pentru a analiza și evalua eficiența activităților de siguranță rutieră în reducerea accidentelor rutiere și a fatalităților și stabilirea unei raportări periodice privind siguranța rutieră la nivel național, regional și local. Rapoartele oficiale ar trebui să fie accesibile factorilor de decizie, experților și publicului general.

Activitatea A1.6: Îmbunătățirea și evaluarea eficienței eforturilor de aplicare

- Stabilirea unei conexiuni solide între diferitele baze de date naționale despre conducători auto, vehicule, drumuri și infracțiuni rutiere pentru a permite utilizarea eficientă a dispozitivelor de control al traficului (de exemplu, radare și camere la semafoare, control pe secțiuni etc.).
- Efectuarea unor evaluări periodice ale programelor de aplicare a legii pentru a evalua eficiența acestora în reducerea comportamentului riscant al participanților la trafic și îmbunătățirea rezultatelor siguranței rutiere.
- Evaluarea percepției și înțelegerii publicului asupra legilor privind siguranța rutieră și a eforturilor de aplicare a legii.

Activitatea A1.7: Utilizarea campaniilor de siguranță rutieră în coordonare cu aplicarea aferentă pentru a spori gradul de conștientizare a comportamentului riscant al participanților la trafic.

- Promovarea în mod regulat a viziunii/obiectivelor strategiei naționale de siguranță rutieră, intervențiilor specifice și grupurilor țintă.
- Dezvoltarea de parteneriate între părțile interesate în siguranța rutieră, cum ar fi poliția, administrația locală și grupurile comunitare pentru a coordona eforturile de aplicare a legii și pentru a implementa campanii de conștientizare care vizează comportamentul periculos al participanților la trafic.
- Desfășurarea de campanii informative, de schimbare a comportamentului, de stabilire a agendei și campanii inter-organizaționale de siguranță rutieră în coordonare cu aplicarea legii și evaluarea efectelor acestora.

EDUCAȚIE



Activitatea A1.8: Stabilirea și implementarea unui program național de cercetare în domeniul siguranței rutiere

- Stabilirea și implementarea unui program național de cercetare în domeniul siguranței rutiere.
- Implicarea oamenilor de știință/mediului academic în diverse activități de siguranță rutieră, inclusiv în implementarea și evaluarea proiectelor de siguranță rutieră.

Activitatea A1.9: Consolidarea/îmbunătățirea transferului de cunoștințe, a schimbului de cunoștințe și a colaborării între părțile interesate în siguranța rutieră la nivel local, național și internațional

- Organizarea a în mod regulat a atelierelor, seminarelor și conferințelor, peer-to-peer și a altor oportunități de învățare pentru părțile interesate în siguranța rutieră pentru a împărtăși bune practici, experiențe și cunoștințe.
- Încurajarea creării unei rețele de experți și forumuri în siguranța rutieră pentru a promova colaborarea și schimbul de informații între părțile interesate.
- Promovarea cooperării și parteneriatelor internaționale pentru a împărtăși cunoștințe și experiențe peste granițe și regiuni.

Activitatea A1.10: Cercetarea, analizarea și utilizarea informațiilor privind costurile socio-economice ale accidentelor rutiere

- Utilizarea instituțiilor academice locale pentru cercetare, analiză și utilizarea oficială a informațiilor privind costurile socio-economice ale accidentelor rutiere în Moldova.

¹³ <https://baseline.vias.be/en/publications/methodological-guidelines-kpi/>.

TEHNOLOGIE


Activitatea A1.11: Îmbunătățirea bazelor de date existente cu privire la accidente în conformitate cu recomandările protocolului CADaS (Setul Comun de Date despre Accidente)

- Efectuarea unei evaluări a sistemului actual de colectare a datelor despre accidente pentru a identifica lacunele și domeniile de îmbunătățire.
- Colectarea datelor în GIS și instruirea și echiparea poliției rutiere pentru a colecta date despre accidente în mod digital (inclusiv coordonatele GPS).
- Îmbunătățirea bazelor de date existente cu privire la accidente în conformitate cu recomandările protocolului CADaS (Setul Comun de Date despre Accidente) (toate variabilele).
- Instruirea părților interesate relevante, inclusiv Ministerul Afacerilor Interne, Ministerul Sănătății și Biroul Național de Statistică, privind utilizarea noilor formulare de colectare a datelor.

Activitatea A1.12: Implementarea utilizării Sistemelor de Transport Inteligente (STI) pentru îmbunătățirea siguranței rutiere, optimizarea fluxurilor de trafic și reducerea ambuteiajelor

- Adaptarea celor mai eficiente soluții STI pentru situația traficului din Moldova, ținând cont de rețeaua rutieră și infrastructura existentă, modelele de trafic și comportamentul în materie de circulație.
- Dezvoltarea și implementarea sistemelor avansate de gestionare a traficului pentru a optimiza fluxul de trafic și a reduce congestia în cadrul orașelor mari. Aceste sisteme pot comunica cu conducătorii auto și pot furniza informații în timp real despre starea drumului, pericole, congestionare și pot detecta și raporta automat încălcările regulilor de circulație.

3.2. Drumuri mai sigure și rețeaua de drumuri

Rețeaua rutieră găzduiește majoritatea traficului de pasageri și marfă în Moldova, drumurile fiind clasificate în drumuri naționale, regionale și locale.

În ultimii 25 de ani, Guvernul s-a concentrat pe modernizarea infrastructurii rutiere, care în trecut (anii 1950) se construia pe baza standardelor sovietice. După 2000, Guvernul, cu sprijin financiar de la instituții precum Banca Mondială, BEI și BERD, a finanțat dezvoltarea rețelei rutiere. Prioritatea a fost acordată principalelor coridoare rutiere care leagă Moldova de țările vecine. Restul rețelei a fost modernizată și îmbunătățită în funcție de cererea de trafic intern.

În pofida investițiilor existente în sectorul rutier, ritmul modernizării este unul lent și infrastructura rutieră este considerată a fi într-o stare deplorabilă, începând cu suprafața drumului până la proiectarea și siguranța infrastructurii.

Standardele de proiectare din Moldova încă se bazează pe cele sovietice. Standardele de proiectare NCM D.02.01:2015 pentru drumuri au fost aprobate în 2015 și aplicate rețelelor rutiere naționale și rurale. Cu toate acestea, actualizările standardelor de proiectare a străzilor nu sunt nici la etapa de pregătire. Administrațiile locale elaborează proiecte de străzi bazându-se mai mult pe standardele pentru drumuri naționale și condițiile locale decât pe ghiduri de proiectare dedicate.

Un alt element care contribuie la siguranța rutieră este planificarea utilizării terenurilor. După 1990, mulți oameni care locuiau în zone rurale s-au mutat în orașele mari și suburbii. În zonele urbane, în apropierea rețelei principale de drumuri, au avut loc construcții ilegale, care acum trebuie să găzduiască nu numai traficul internațional și interurban, ci și traficul urban.

În procesul de planificare urbană nu s-a ținut cont de implicațiile asupra traficului și siguranței. Acest lucru a generat o situație în care, pe unele drumuri, a fost permis accesul frontal direct la proprietățile private, crescând astfel expunerea la conflicte de trafic rutier.

În același timp, procesul de modernizare a continuat să urmeze planurile rețelei rutiere din era sovietică. Marea parte a acestei rețele trecea prin sate și nu avea drumuri de ocolire. Construcția și modernizarea rețelei rutiere existente au cauzat, de asemenea, o creștere a vitezei de operare a vehiculelor care circulă pe drumurile reabilitate/reconstruite. Modernizarea acestor drumuri și creșterea fluxului de trafic au dus la o creștere a numărului de accidente (în special, a celor cu implicarea pietonilor) în aceste localități.

3.2.1. Rețeaua națională de drumuri

Infrastructura rutieră a Republicii Moldova constă în peste 10.670 km de drumuri publice, dintre care 5.900 km sunt drumuri naționale, 3.700 km sunt drumuri regionale și 1.070 km de drumuri publice situate pe malul stâng al râului Nistru.

Principalul organism de stat în domeniul dezvoltării infrastructurii rutiere este Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR), care este responsabil pentru înaintarea politicilor naționale, a cadrelor legislative și de reglementare și implementare a documentelor de politică – inclusiv programarea și implementarea investițiilor necesare pentru infrastructura rutieră (funcțiile fostului Minister al Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor). MIDR coordonează, de asemenea, politica de amenajare a teritoriului pentru dezvoltarea infrastructurii și elaborarea și aprobarea normelor și standardelor în domeniul construcțiilor, arhitecturii și planificării urbane.

MIDR este organismul de stat responsabil pentru dezvoltarea și promovarea politicii naționale în domeniul dezvoltării regionale. Prin intermediul celor patru agenții de dezvoltare regională, MIDR contribuie la procesul de planificare și dezvoltare a infrastructurii rutiere de importanță regională și locală. Coordonează Fondul național pentru dezvoltare regională, care este o sursă importantă de finanțare pentru proiectele de dezvoltare a infrastructurii rutiere locale și regionale.

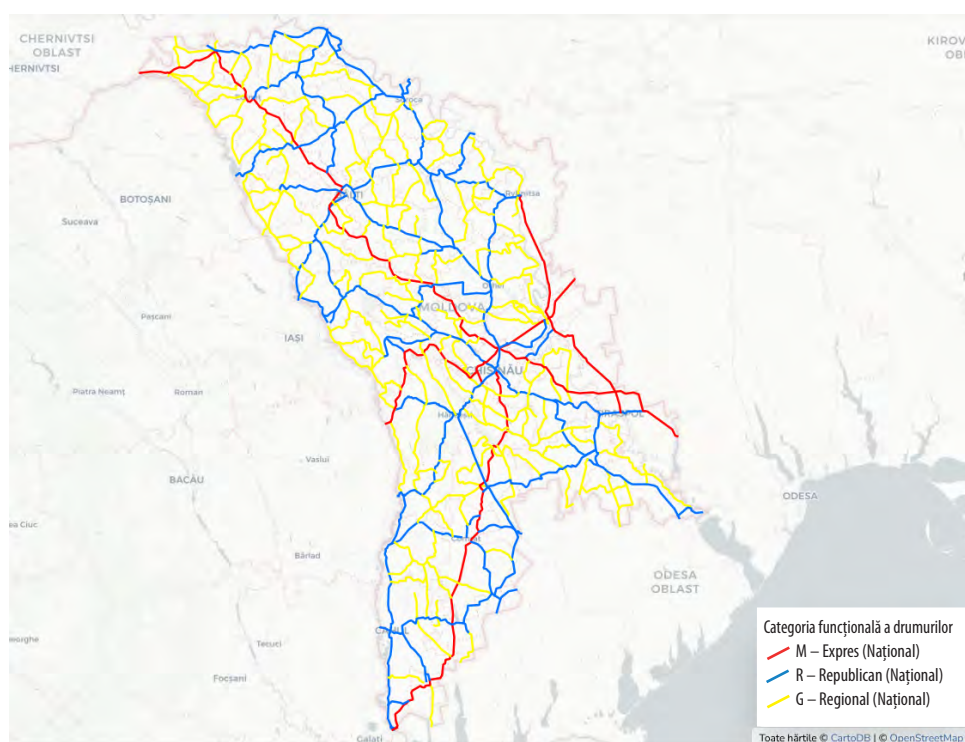
Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale coordonează activitatea Administrației de Stat a Drumurilor (ASD), care a fost înființată ca organism de administrare a infrastructurii rutiere din Moldova conform Hotărârii Guvernului nr. 678 din 19.07.2011. Sub autoritatea ministerului, Administrația de Stat a Drumurilor (ASD) este o întreprindere de stat responsabilă de întreținerea, repararea, reabilitarea, dezvoltarea, modernizarea și administrarea drumurilor publice naționale și a altor infrastructuri rutiere definite de lege pentru a asigura circulația sigură, fluentă și continuă a traficului rutier.

ASD este, de asemenea, responsabilă pentru implementarea programelor unitare de dezvoltare pe rețeaua de drumuri publice în conformitate cu Strategia națională de dezvoltare Moldova 2030. În ceea ce privește întreținerea rețelei de drumuri publice naționale, ASD operează contracte de asociere cu companii regionale de construcții de drumuri de stat sau companii private.

Rețeaua rutieră este suficient de dezvoltată, dar starea și infrastructura acesteia este considerată a fi slabă, necesitând reabilitare și modernizare. Conform ultimelor date, 92.5% din drumurile naționale și 46.1% din drumurile locale au înveliș rutier permanent sau semi-permanent (beton asfaltic, ciment beton și amestecuri bituminoase).

Figura 30

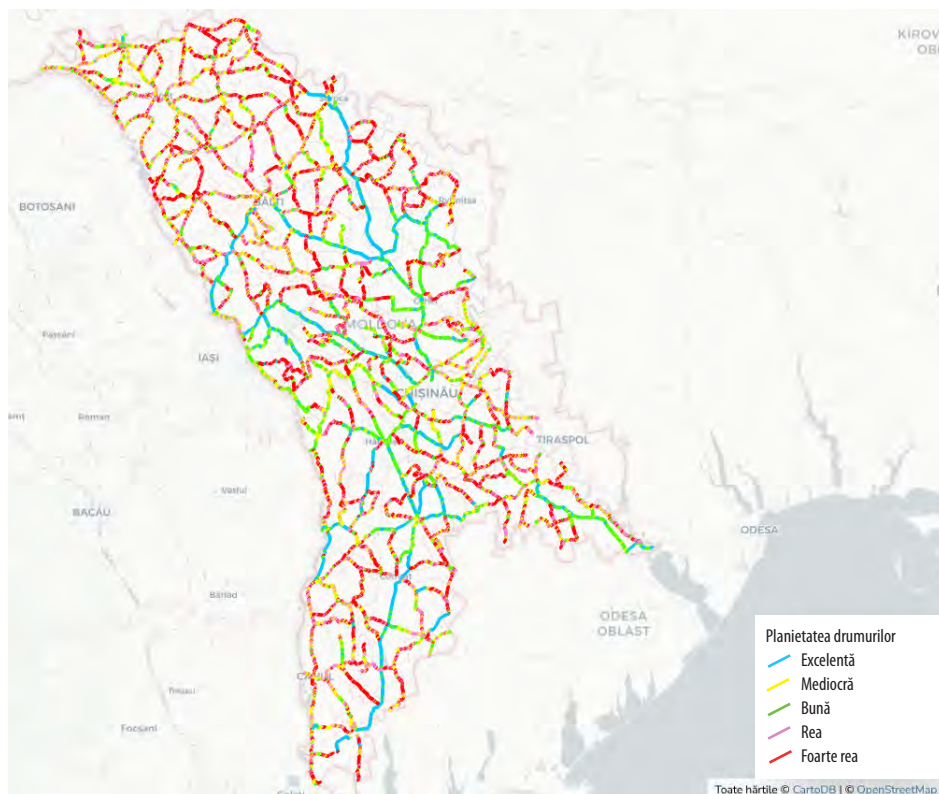
Harta drumurilor naționale din Moldova



Sursa: Administrația de Stat a Drumurilor, 2023 (<https://harta.asd.md/>).

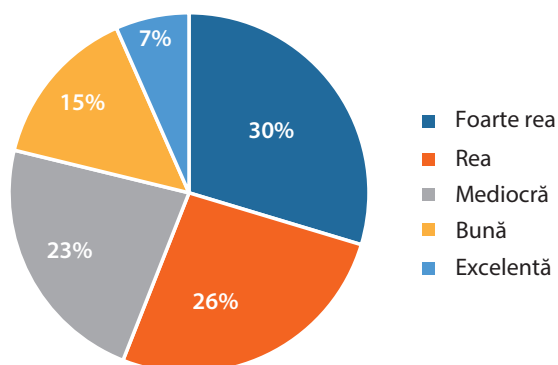
Conform datelor Administrației de Stat a Drumurilor, majoritatea drumurilor naționale și regionale sunt într-o stare proastă sau foarte proastă din cauza suprafețelor degradate. Doar o mică parte a drumurilor naționale sunt într-o stare bună sau satisfăcătoare. Ca rezultat, multe orașe și sate mici nu beneficiază de infrastructură rutieră sigură și acces la drumuri moderne, bine proiectate.

Figura 31
Indicele de rugozitate a drumurilor din Moldova



Sursa: Administrația de Stat a Drumurilor. În culoare roșie – secțiuni în stare deplorabilă, 2023.

Figura 32
Starea drumurilor naționale și regionale din Moldova, 2020



Sursa: Administrația de Stat a Drumurilor, 2021.

Principalul instrument care asigură finanțarea dezvoltării și întreținerii infrastructurii rutiere este Fondul Rutier, care este reglementat de Legea privind Fondul Rutier nr. 720 [02.02.1996].

Fondul rutier se află sub bugetul de stat și este utilizat pentru a finanța:

- Întreținerea, repararea și reconstrucția drumurilor publice naționale și a drumurilor de interes regional (municipal).
- Proiectarea drumurilor.
- Dezvoltarea bazei de producție a unităților pentru lucrări de întreținere a drumurilor.
- Achiziționarea de echipamente și utilaje pentru întreținere.
- Producția materialelor de construcții pentru drumuri.
- Cercetarea științifică și proiectarea în domeniul lucrărilor de construcții.
- Administrarea managementului rutier.

Principalele surse de finanțare sunt:

- O defalcare anuală a cantității de accize la produsele petroliere supuse accizelor, cu excepția gazului lichefiat, în legea bugetului de stat pentru anul respectiv.
- Taxele de drum percepute conform legislației fiscale, cu excepția taxei pentru vehiculele înregistrate în Republica Moldova.
- Taxele legate de eliberarea permiselor pentru transportul internațional de mărfuri și pasageri ocazionali.
- Amenzile aplicate pentru nerespectarea regulilor de transport de pasageri, deteriorarea drumurilor, construcțiilor și echipamentelor rutiere și plantațiilor de pe marginea drumurilor.
- Taxa pe vânzarea gazelor naturale destinate utilizării în calitate de combustibil pentru autoturisme.

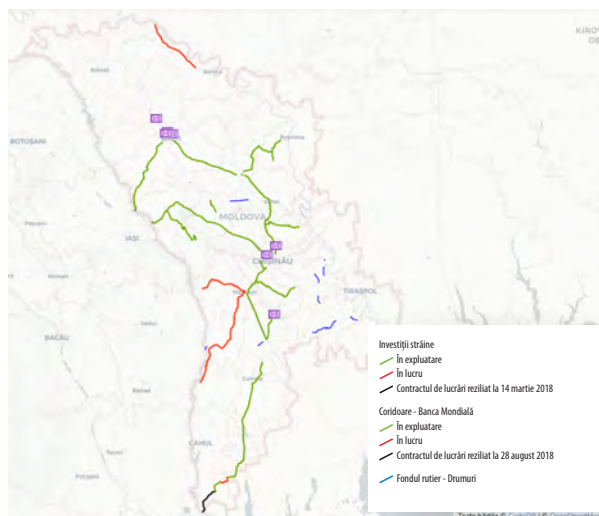
În 2018, o modificare esențială a Legii privind Fondul Rutier a avut un impact direct asupra surselor și cuantumului anual al finanțării rutiere. Înainte de această modificare, cota accizelor la produsele petroliere (care erau supuse accizelor) era de cel puțin 80%. După modificare, suma totală a fondurilor se calculează în funcție de legea bugetului pentru fiecare an. Această schimbare a limitat extrem de mult probabilitatea de a atinge obiectivele Strategiei de transport și logistică pe anii 2013-2022, aprobate în 2013, la timp și conform așteptărilor. De asemenea, sursele financiare ale Fondului Rutier nu au fost alocate în cuantumul prevăzut de Legea privind Fondul Rutier. Aceasta a creat un impediment în atingerea țintelor stabilite de SND pentru 2020. Totodată, începând cu 2015, fondurile au fost alocate spre sfârșitul anului calendaristic, astfel că orice fonduri neutilizate de Administrația de Stat a Drumurilor în acel an calendaristic au fost returnate la Trezorerie și nu au fost investite în dezvoltarea și reabilitarea drumurilor.

Donatorii și instituțiile financiare internaționale (IFI) sunt o sursă importantă de finanțare pentru sectorul rutier din Republica Moldova. Acestea includ Uniunea Europeană, Banca Mondială (BM), Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD), Banca Europeană de Investiții (BEI), Agenția Statelor Unite pentru Dezvoltare Internațională (USAID) etc.

Între 2017 și 2022, peste 382,1 km de drumuri naționale au fost reconstruite fie complet, fie parțial. În prezent, 57,1 km de drumuri naționale sunt în construcție și 6 km sunt în faza de proiectare. În următorii cinci ani sunt planificate investiții pentru modernizarea a 497,2 km de drumuri naționale și locale, iar pentru 180 km există deja proiecte de reabilitare în desfășurare.

Figura 33

Harta reconstrucției drumurilor Moldovei



Sursa: Administrația de Stat a Drumurilor, 2023.

Prin implementarea politicii Rețelei transeuropene de transport (TEN-T), Moldova își propune să construiască o rețea eficientă de infrastructură de transport. Programele și inițiativele de finanțare ale Uniunii Europene oferă sprijin financiar pentru următoarele drumuri vizate de TEN-T:

- **Drumul M5** – Granița cu Ucraina – Criva – Bălți – Chișinău – Tiraspol – granița cu Ucraina.
- **Drumul M2** – Sectoarele de centură ale municipiului Chișinău.
- **Drumul M1** – Granița cu România – Leușeni – Chișinău – Dubăsari – granița cu Ucraina.
- **Drumul M3** – Chișinău – Comrat – Giurgiulești – granița cu România.

Figura 34

Rețeaua de transport TEN-T: Republica Moldova



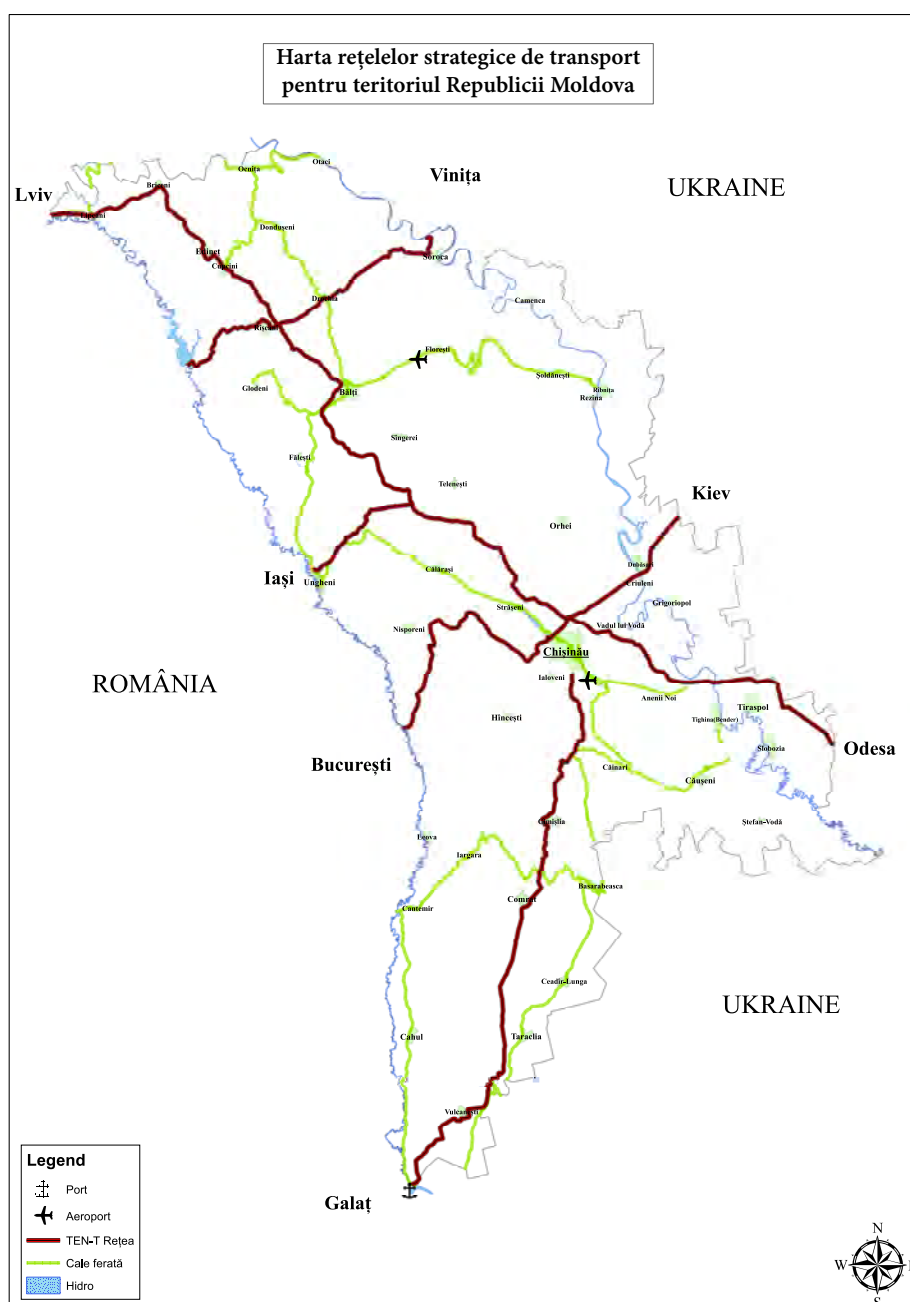
Sursa: Comisia Europeană, 2013.

Prin Strategia națională de dezvoltare Moldova 2030 se urmărește atingerea obiectivului strategic de a îmbunătăți accesul la surse de apă sigure, energie, sisteme de canalizare, infrastructură rutieră și infrastructura tehnologiei informaționale. Având în vedere infrastructura de transport deficitară a țării, viziunea strategică în acest sens este de a asigura accesul la sisteme de transport sigure, ieftine, accesibile și durabile pentru toți și de a îmbunătăți siguranța rutieră, în special prin extinderea transportului public (ODD 3.6 și 11.2). Unul dintre indicatorii de monitorizare și evaluare pentru acest obiectiv este reducerea ratei persoanelor ucise în accidente rutiere de la șase per 100 de mii de persoane în 2022 la patru în 2030.

Ca parte a procesului de integrare europeană, Acordul de asociere Republica Moldova – Uniunea Europeană subliniază importanța implementării măsurilor prioritare stabilite în Strategia de investiții în infrastructura de transport a Republicii Moldova. Această strategie are ca scop reabilitarea și extinderea legăturilor feroviare și rutiere de importanță internațională care traversează teritoriul Republicii Moldova, începând cu M3, Chișinău – Giurgiulești, și M5, granița ucraineană – Criva – Bălți – Chișinău – Tiraspol – granița ucraineană.

Figura 35

Harta rețelelor strategice de transport din Moldova în cadrul procesului de asociere cu Uniunea Europeană



Sursa: Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, 2023.

3.2.2. Gestionarea siguranței infrastructurii rutiere

Procedurile de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere (GSIR) sunt stipulate în Directiva UE 96/2008 și amendamentul său EC 1936/2019.

Prin Directiva UE nr. 2008/96 și amendamentul 2019/1936 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere (GSIR), Uniunea Europeană clarifică faptul că procedurile și instrumentele specificate sunt obligatorii pentru statele membre și pe drumurile majore. Printre instrumentele GSIR, auditerile în domeniul siguranței rutiere (ASR) și inspecțiile în materie de siguranță rutieră (ISR) sunt două dintre cele mai importante proceduri pentru garantarea siguranței atât a noii infrastructuri, cât și a celei existente.

Cu părere de rău, până în prezent, există puține exemple de aplicare sistematică sau acceptare a procedurilor ASR/ISR în Moldova. Cele mai multe ASR care au fost implementate au fost realizate la cererea instituțiilor financiare internaționale (IFI) și în cadrul proceselor de reabilitare a drumurilor.

Astfel de ASR au fost implementate de companii de consultanță străine, care au acoperit puține secțiuni de drumuri, respectiv, nu au existat prea multe activități de consolidare a capacităților pentru experții naționali. Și chiar dacă sunt efectuate astfel de ASR, recomandările aferente nu sunt întotdeauna implementate de autoritățile rutiere din cauza standardelor vechi de proiectare care nu se conformează propunerilor din rapoarte.

Unele proiecte recente ale IFI/Uniunii Europene au încercat să consolideze capacitățile locale de implementare a instrumentelor GSIR, inclusiv ASR și ISR, cum ar fi proiectul TRACECA Road Safety II în cadrul căruia mai multe persoane au putut beneficia de formare în domeniul ASR și ISR.

GSIR în Moldova este vizată de Hotărârea Guvernului cu privire la aprobarea Strategiei naționale pentru siguranța rutieră 2011-2022 nr. 1214 [27.12.2010] și Hotărârea Guvernului cu privire la aprobarea Planului de acțiuni pentru implementarea Strategiei naționale pentru siguranța rutieră nr. 972 [21.12.2011].

Între 2011 și 2020, țara avea drept obiectiv să reducă la jumătate fatalitățile cauzate de accidentele rutiere.

Planul includea următoarele obiective:

- Stabilirea unui cadru pentru o politică eficientă și durabilă în domeniul siguranței rutiere.
- Consolidarea controlului asupra aplicării standardelor rutiere.
- Dezvoltarea și educarea participanților la trafic.
- Protecția celor mai vulnerabili participanți la trafic - pietoni, copii, bicicliști.
- Dezvoltarea unei infrastructuri mai sigure.
- Reducerea severității și consecințelor accidentelor rutiere.

Cu toate acestea, Strategia de siguranță rutieră 2011-2020 nu a fost pe deplin implementată având în vedere lipsa finanțării și, respectiv, a expirat în 2020.

La moment, legislația națională nu recunoaște necesitatea auditerilor în domeniul siguranței rutiere și a inspecțiilor în materie de siguranță rutieră, cu excepția unei mențiuni în Legea privind siguranța traficului rutier nr. 131 [07.06.2007] în care a fost adăugată o definiție a ASR și ISR ca parte a ultimelor amendamente din 2020, dar fără alte explicații sau îndrumări.

Cu toate acestea, introducerea procedurilor GSIR, în special a auditerilor și inspecțiilor în materie de siguranță rutieră, în legislația națională, reprezintă o acțiune absolut necesară. De asemenea, este nevoie de îndrumări în legătură cu ASR și ISR, precum și de inițierea unui sistem de formare și certificare/licențiere a auditorilor și inspectorilor.

3.2.3. Standarde de reglementare a proiectării drumurilor

În Republica Moldova, proiectarea și construcția infrastructurii rutiere se bazează în principal pe cadrele tehnice, regulile de construcție și standardele oficiale ale URSS, (cunoscute sub numele de SNiP și GOST). Acestea se bazează pe tehnologii utilizate cu 30-40 de ani în urmă și, în multe cazuri, exclud utilizarea tehnologiilor avansate moderne.

În prezent încă se aplică standarde tehnice și de reglementare din fosta URSS, cum ar fi:

- SNiP 2.05.03-84 – Poduri și țevi. Proiectare.
- NCM D.02.01:2015 – Proiectarea drumurilor publice.
- SNiP 3.06.04-91 – Poduri și țevi. Executarea și aprobarea lucrărilor.
- SNiP 2.04.02-84 – Poduri și țevi. Reguli de inspecție și testare.

Normele privind siguranța rutieră în Republica Moldova sunt reglementate de:

- Legea nr. 509 privind drumurile.
- Legea privind siguranța traficului rutier nr. 131.
- Legea nr. 720-XIII privind fondul rutier.
- Legea nr. 721 privind calitatea în construcții.

Aceste legi stabilesc principiile economice, legale și organizatorice ale administrării, întreținerii, extinderii și utilizării drumurilor. Ele creează un cadru normativ de bază privind funcționarea drumurilor și utilizarea acestora, achiziționarea și utilizarea terenurilor destinate drumurilor, gestionarea, coordonarea și controlul activităților în domeniul transportului rutier, precum și baza juridică, tehnico-economică și organizațională pentru activitatea în domeniul construcțiilor: inclusiv obligațiile și responsabilitățile privind calitatea construcțiilor.

Mai multe standarde noi de proiectare au fost recent elaborate și aprobate, înlocuind vechile prevederi sovietice pentru drumurile publice (NCM_D.02.01-2015) și străzile din localitățile urbane și rurale (CP_D.02.11-2014). În același timp, există mai multe ghiduri noi de proiectare "CP" care încorporează recomandări privind proiectarea și construcția drumurilor și organizarea lucrărilor de întreținere și reparare a drumurilor.

Moldova depune eforturi pentru a îmbunătăți reglementările și standardele tehnice în construcția drumurilor. În ultimii ani, au fost aprobate peste 400 de standarde noi, permițând utilizarea materialelor și tehnologiilor moderne. În 2015, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor din Republica Moldova a semnat un memorandum cu Ministerul Transporturilor din România, permițând astfel utilizarea reglementărilor și standardelor tehnice românești în Moldova. Având în vedere faptul că majoritatea normelor și standardelor tehnice din România au fost aliniate cerințelor europene, problema normelor tehnice a fost parțial rezolvată, deși mai este nevoie de multă muncă. În prezent, peste 100 de standarde tehnice românești în construcția drumurilor și siguranța rutieră au fost aprobate în Moldova.

În general, standardele existente urmează cele mai bune practici internaționale, cu doar câteva domenii minore care încă necesită revizuire și îmbunătățire (de exemplu, reducerea vitezelor proiectate, îmbunătățirea siguranței pe unele profiluri transversale etc.). Există, de asemenea, necesitatea dezvoltării unor documente suplimentare de orientare (de exemplu, ghiduri privind zonele de lucru, ghiduri pentru selectarea sistemelor de restricționare rutieră etc.).

Atenție deosebită ar trebui acordată proiectelor de construcție, reconstrucție și reabilitare a drumurilor naționale finanțate de Bănci Multinaționale de Dezvoltare (BMD). Aceste proiecte, având în vedere angajamentul de a promova siguranța rutieră în toate proiectele finanțate de BMD¹⁴, pot fi un catalizator pentru modernizarea cadrelor juridice, a ghidurilor de proiectare și a standardelor pentru construirea și întreținerea drumurilor publice.

3.2.4. Zone în care au loc lucrări pe drumuri

Conform datelor prezentate de poliție, lucrările de reparare/întreținere a drumurilor și șantierele de construcție sunt printre principalele cauze ale accidentelor de circulație și ambuteiajelor. De menționat în mod special sunt:

- Semnalizarea inadecvată la locul unde se desfășoară lucrările.
- Depozitarea materialelor de construcție pe marginea drumului.
- Ocuparea zonelor neautorizate pe carosabil.
- Vehicule speciale care efectuează manevre periculoase în cadrul procesului de lucru.
- Nerespectarea termenelor de execuție a lucrărilor, abandonarea șantiierelor pentru o perioadă lungă de timp.
- Lipsa protecției fizice a locurilor unde se desfășoară lucrările.
- Aplicarea marcajelor rutiere, efectuarea lucrărilor de etanșare/reparare/salubritate a drumurilor în timpul zilei, la orele de vârf.

Zonele în care au loc lucrări pe drumuri sunt gestionate conform mai multor reglementări tehnice naționale. Aceste reglementări sunt împrăștiate în mai multe ghiduri și prescripții tehnice și, de cele mai multe ori, nu sunt respectate în timpul lucrărilor de construcție.

Comaniile care desfășoară activități de construcție și întreținere a drumurilor sunt responsabile pentru siguranța traficului și a lucrătorilor în timpul lucrărilor rutiere. Compania de construcții trebuie să elaboreze un plan de gestionare a traficului și să îl supună aprobării poliției rutiere, precum și administratorului drumului. Acesta este ASR pentru drumurile naționale și Serviciile Municipale pentru drumurile locale.

¹⁴ Ghidurile BMD privind siguranța rutieră, 2014 (<https://scioteca.caf.com/handle/123456789/413?locale-attribute=en>).

Ar trebui elaborat și implementat un manual exhaustiv cu privire la zonele în care au loc lucrări pe drumuri, pentru îmbunătățirea siguranței rutiere, care să definească modalitățile în care ar trebui gestionat traficul în timpul lucrărilor de construcție și întreținere.

3.2.5. Indicatoarele rutiere, marcajele și sistemele de transport inteligent

Regulamentul circulației rutiere și normele tehnice din Moldova definesc clar standardele și designul indicatoarelor și marcajelor de circulație, inclusiv tipurile de indicatoare rutiere necesare, dimensiunile și standardele de construcție.

Cu toate acestea, acest cadru tehnic a fost elaborat pe baza standardelor și practicilor sovietice, iar utilizarea indicatoarelor și marcajelor pe baza acestui cadru este de multe ori incorectă. Întârzierea în întreținerea indicatoarelor și marcajelor este, de asemenea, o problemă care trebuie abordată. Multe drumuri naționale și urbane nu au deloc sau au marcaje orizontale incomplete.

Țara nu dispune de un sistem de transport inteligent (STI) pentru rețeaua națională de drumuri. Singurul STI utilizat este cel legat de centrul STI al Inspectoratului General al Poliției și este folosit în principal pentru identificarea încălcărilor regulilor de circulație rutieră pe drumurile naționale și în Chișinău.

Conform datelor oficiale, din 181 de semafoare funcționale în Chișinău, capitala Moldovei, 115 sunt controlate de la distanță: dintre care 73 sunt controlate prin semnal radio, 20 sunt controlate printr-o linie de conexiune fizică și doar 22 sunt direcționate prin semnale GSM (semafoare inteligente) și conectate la un centru de gestionare a traficului.

În Chișinău există, de asemenea, aproximativ 47 de posturi de supraveghere a traficului rutier cu 125 de camere video, 145 de camere și 29 de camere PTZ (pan tilt zoom, au un sistem de rotație, înclinare și zoom pe distanțe lungi) care sunt conectate la un sistem de „control al traficului” de supraveghere automată a traficului rutier.

Aceste dispozitive furnizează informații necesare despre traficul rutier, inclusiv încălcările comise de către participanții la trafic. Camerele de supraveghere înregistrează încălcări precum: depășirea limitelor de viteză, trecerea la culoarea roșie a semaforului, ignorarea marcajelor rutiere și a altor reguli de circulație rutieră. Posturile de supraveghere sunt instalate și gestionate de Inspectoratul Național de Patrulare. Cu toate acestea, informațiile generate de aceste dispozitive și sisteme inteligente au o utilitate redusă în gestionarea și fluidizarea traficului în timp real, deoarece nu sunt concepute pentru gestionarea traficului. În timp ce Direcția Generală Mobilitate Urbană a Primăriei Chișinău are capacitatea de a gestiona traficul prin intermediul semafoarelor, nu are acces la camerele sau datele generate de Sistemul automatizat de supraveghere a circulației rutiere.

În Chișinău, autoritățile locale au început să creeze un centru de control al traficului bazat pe datele obținute de la semafoare, camerele de supraveghere a traficului ale poliției și un sistem GPS de transport public, dar nu este încă sigur în ce măsură acest proiect va fi implementat.

În același timp, există planuri de extindere a sistemului de supraveghere video a traficului rutier în întreaga țară, cu șase camere suplimentare instalate și alte șapte camere care urmează a fi instalate până la începutul anului 2024.

Moldova nu dispune de o bază de date GIS pentru monitorizarea și gestionarea traficului rutier pe rețeaua națională de drumuri. Administrația de Stat a Drumurilor a implementat unele proiecte-pilot privind sistemul de informații meteo rutiere și instalațiile de cântărire în mers.

3.2.6. Măsuri propuse și concluzii

Se propun următoarele măsuri și concluzii pentru îmbunătățirea siguranței traficului rutier în Republica Moldova:

- A2.1** Îmbunătățirea cadrului juridic privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere în Moldova (încorporarea instrumentelor GSIR lipsă).
- A2.2** Îmbunătățirea cadrelor juridice și a standardelor pentru proiectarea și protecția drumurilor.
- A2.3** Încorporarea aspectelor juridice ale STI și siguranței tunelurilor în legislația națională.

LEGISLAȚIE



- A2.4** Supravegherea implementării instrumentelor GSIR, a măsurilor de siguranță STI și a siguranței tunelurilor.
- A2.5** Îmbunătățirea aplicării legii în zonele în care au loc lucrări pe drumuri.
- A2.6** Implementarea în măsură mai mare a instrumentelor și procedurilor GSIR în conformitate cu Strategia de siguranță rutieră.
- A2.7** Dezvoltarea unui cadru pentru arhitectura STI în ceea ce privește aplicarea legii în Moldova.
- A2.8** Aplicarea auditului și inspecțiilor în materie de siguranță rutieră ca proceduri permanente.

APLICARE



- A2.9** Elaborarea de materiale de instruire și ghiduri pentru proiectarea și construcția sigură a drumurilor.
- A2.10** Instruirea entităților/districtelor administrative responsabile de construcția și proiectarea drumurilor.
- A2.11** Schimbul de bune practici din Uniunea Europeană.

EDUCAȚIE



- A2.12** Implementarea tehnologiilor STI pe rețeaua de drumuri de bază și extinsă (core – comprehensive).
- A2.13** Implementarea SIMR pe legături rutiere majore.
- A2.14** Dezvoltarea și introducerea tehnologiei pentru o mai bună gestionare a traficului dedicată îmbunătățirii GSIR.
- A2.15** Dezvoltarea unei baze de date pentru instrumentele de gestionare a infrastructurii de siguranță rutieră (Gestionarea siguranței rețelei).

TEHNOLOGIE



LEGISLAȚIE

**Activitatea A2.1: Îmbunătățirea cadrului juridic privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere în Moldova**

- Îmbunătățirea cadrului juridic al Moldovei în ceea ce privește gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.
- Asigurarea unei baze juridice suficiente pentru introducerea instrumentelor GSIR.
- Îmbunătățirea legislației naționale pentru a permite introducerea ASR și ISR ca proceduri obligatorii.
- Stabilirea autorităților naționale responsabile de implementarea și monitorizarea ASR și ISR și asigurarea finanțării durabile a ASR și ISR.
- Elaborarea ghidurilor pentru implementarea ASR și ISR.

Activitatea A2.2: Îmbunătățirea cadrelor juridice și a standardelor pentru proiectarea și protecția drumurilor

- Adoptarea regulamentelor necesare sau ghidurilor privind ierarhia funcțională a rețelei rutiere. Acest document ar trebui să definească clasificarea funcțională a drumurilor publice și să definească parametri tehnici și de proiectare pentru fiecare categorie de drumuri.
- Întocmirea unui manual pentru stabilirea și gestionarea limitelor de viteză (gestionarea vitezei). Un manual pentru gestionarea vitezei este un instrument foarte important pentru îmbunătățirea siguranței rutiere și ar putea fi o parte constitutivă a standardelor de proiectare pentru drumuri.
- Întocmirea Ghidurilor privind accesul rutier. Ghidurile privind accesul rutier ar trebui să descrie modul în care drumurile secundare și serviciile ar trebui să fie legate de rețeaua națională principală. Trebuie să stabilească proceduri și standarde pentru a proteja funcțiile, capacitatea și siguranța sistemului de autostrăzi. De asemenea, ar trebui să stabilească cine poate să acceseze rețeaua principală de drumuri și în ce condiții.
- Elaborarea legislației care ar permite implementarea Directivei CE 54/2004 privind cerințele minime de siguranță pentru tunelurile din Rețeaua rutieră transeuropeană.
- Elaborarea regulamentelor pentru implementarea instrumentelor de asigurare a securității infrastructurii rutiere: inclusiv evaluările impactului asupra siguranței rutiere, evaluările siguranței rutiere la nivel de rețea (inclusiv instrumentele de cartografiere a riscurilor), gestionarea punctelor negre, analizele detaliate, inspecția în materie de siguranță rutieră și auditul în domeniul siguranței rutiere.

Activitatea A2.3: Incorporarea aspectelor juridice ale STI și siguranței tunelurilor în legislația națională

- Elaborarea legislației care ar permite implementarea Directivei UE 40/2010 privind sistemele de transport inteligent.

APLICARE

**Activitatea A2.4: Supravegherea implementării instrumentelor GSIR, a măsurilor de siguranță STI și a siguranței tunelurilor**

- Recunoașterea instituțiilor responsabile de verificarea conformității legilor cu GSIR, STI și măsurile de asigurare a securității tunelurilor.
- Supravegherea implementării instrumentelor GSIR de către instituțiile responsabile.
- Supravegherea implementării STI și a măsurilor de siguranță a tunelurilor de către administratorii de drumuri.

Activitatea A2.5: Îmbunătățirea aplicării legii în zonele în care au loc lucrări pe drumuri

- Aplicarea legii cu referire la zonele în care au loc lucrări este esențială pentru menținerea siguranței conducătorilor auto și conformității lor cu reglementările privind controlul traficului. Legislația trebuie actualizată pentru a îmbunătăți designul zonelor în care au loc lucrări și pentru a integra metode automatizate de aplicare a legii.

Activitatea A2.6: Implementarea în măsură mai mare a instrumentelor și procedurilor GSIR în conformitate cu Strategia de siguranță rutieră

- Efectuarea unui studiu/metodologii pentru implementarea STI orientate spre aplicarea legii.
- Implementarea infrastructurii, serviciilor și aplicațiilor selectate pentru aplicarea legii în rețeaua rutieră din Moldova, în conformitate cu studiul/metodologia.

Activitatea A2.7: Dezvoltarea unui cadru pentru arhitectura STI în ceea ce privește aplicarea legii în Moldova

- Evaluarea includerii STI în strategiile și planurile de acțiune în transportul rutier din Moldova și integrarea tehnologiilor STI în conformitate cu cadrele de integrare ale Uniunii Europene.
- Implementarea tehnologiilor moderne, în primul rând pe rețeaua rutieră principală, dar și pe celelalte părți ale rețelei (drumuri regionale, interurbane și urbane).

Activitatea A2.8: Aplicarea auditului și inspecțiilor în materie de siguranță rutieră ca proceduri permanente

- Îmbunătățirea legislației naționale pentru a permite introducerea certificării (licențierii) obligatorii a entităților juridice/fizice implicate în formarea/certificarea auditorilor și inspectorilor.
- Îmbunătățirea legislației naționale pentru a introduce certificarea obligatorie a auditorilor și inspectorilor.

EDUCAȚIE

**Activitatea A2.9: Elaborarea de materiale de instruire și ghiduri pentru proiectarea și construcția sigură a drumurilor**

- Organizarea cursurilor de dezvoltare a capacităților în domeniul gestionării siguranței rețelei, evaluării impactului asupra siguranței rutiere și al instrumentelor de cartografiere a riscurilor.
- Efectuarea unui studiu/metodologii privind gestionarea siguranței rețelei, evaluarea impactului asupra siguranței rutiere și evaluările siguranței rutiere la nivel de rețea (inclusiv instrumentele de cartografiere a riscurilor).
- Actualizarea curriculei universitare cu cursuri dedicate siguranței rutiere pentru o proiectare sigură a drumurilor, drumurilor autoexplicative și instrumentelor de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere.
- Prezentarea/diseminarea rezultatelor studiului/metodologiei către principalii actori interesați în siguranța rutieră.

Activitatea A2.10: Instruirea entităților/districtelor administrative responsabile de construcția și proiectarea drumurilor

- Elaborarea unui curriculum pentru un curs de audit/inspecție în materie de siguranță rutieră și asigurarea formării periodice în conformitate cu directivele Uniunii Europene și cele mai bune practici internaționale.
- Elaborarea și adoptarea materialelor de formare pentru un curs de audit/inspecție în domeniul siguranței rutiere, distribuirea/asigurarea materialelor.
- Introducerea cursurilor pentru specialiștii în domeniul siguranței rutiere (ingineri, proiectanți, ofițeri de aplicare a legii etc.) pentru a explica principalele principii de proiectare și beneficiile drumurilor sigure.
- Introducerea cursurilor pentru ofițerii de aplicare a legii privind utilizarea sistemelor moderne pentru detectarea contravențiilor rutiere.
- Dezvoltarea unei baze de date cu auditori/inspectorii certificați.

Activitatea A2.11: Schimbul de bune practici din Uniunea Europeană

- Stabilirea conexiunilor între autoritățile de gestionare a drumurilor din Moldova și omologii lor din Statele Membre ale Uniunii Europene și organizațiile internaționale de siguranță rutieră pentru schimbul de bune practici în siguranța rutieră și gestionarea siguranței rutiere.

TEHNOLOGIE



Activitatea A2.12: Implementarea tehnologiilor STI pe rețeaua de drumuri de bază și extinsă (core – comprehensive)

- Implementarea tehnologiilor STI pentru gestionarea rețelei naționale pentru a asigura o gestionare mai eficientă a drumurilor și traficului.

Activitatea A2.13: Implementarea unui sistem de informații meteo rutiere (SIMR) pe legăturile rutiere majore

- Traficul pe rețelele rutiere ar trebui gestionat prin informațiile colectate printr-un sistem SIMR.
- Implementarea unui sistem de informații meteo rutiere (SIMR) sau a altor sisteme conexe pe rețeaua rutieră din Moldova.

Activitatea A2.14: Dezvoltarea și introducerea tehnologiei STI pentru o mai bună gestionare a traficului dedicată îmbunătățirii GSIR

- Introducerea tehnologiilor specifice (panouri cu mesaje variabile; sisteme de informații meteo rutiere etc.) care pot fi utilizate în cadrul procedurilor GSIR.

Activitatea A2.15: Dezvoltarea unei baze de date pentru instrumentele de gestionare a infrastructurii de siguranță rutieră (Gestionarea siguranței rețelei)

- Desemnarea unei autorități responsabile pentru dezvoltarea bazei de date și elaborarea unei proceduri pentru colectarea și analiza datelor.

3.3. Vehicule sigure

3.3.1. Analiza cadrului de reglementare pentru vehicule mai sigure

Instrumentele juridice, administrative și tehnice legate de siguranța vehiculelor în Republica Moldova (RMD) au fost analizate pe baza a trei surse principale de informații:



- Cadrul legislativ național al Republicii Moldova.
- Exemple de bune practici (din Statele Membre ale Uniunii Europene și părțile contractante ale Organizației Națiunilor Unite).
- Cadrele juridice internaționale (Acordurile ONU din 1958, 1997, ADR și AETR).

Există patru domenii principale, definite de instrumentele juridice ale Organizației Națiunilor Unite, și nouă activități specifice care, din punct de vedere juridic, sprijină standardele tehnice de siguranță a vehiculelor necesare pentru operarea vehiculelor mai sigure și care au un impact important asupra siguranței rutiere.

Aceste activități sunt, de obicei, desfășurate în țările europene și comunică bunele practici în stabilirea standardelor de siguranță a vehiculelor la nivel național.

Tabelul 12

Vehicule sigure – domenii și activități identificate

Nr.	Domeniu	Activitate
1	Admiterea în trafic și punerea pe piață a vehiculelor, echipamentelor și pieselor	Înregistrarea vehiculelor Omologare națională pentru vehiculele fabricate, modificate, completate sau echipate ulterior ca unități individuale Omologare națională pentru vehiculele noi fabricate sau importate în Moldova Omologare ONU de tip pentru vehiculele, componentele, echipamentele și piesele noi fabricate în Moldova sau în străinătate
2	Inspekția tehnică a vehiculelor	Inspekție tehnică periodică Control tehnic în trafic
3	Gestionarea flotei (operațiuni sigure)	Instalarea și inspekția tahografelor și dispozitivelor de limitare a vitezei Clasificarea autobuzelor în funcție de criteriile de confort
4	Vehicule pentru transportul mărfurilor periculoase	Omologarea și inspekția vehiculelor ADR

Tabelul 13

Legi și regulamente privind vehiculele sigure

Denumirea legii*	Descriere	Data
Legea privind siguranța traficului rutier nr. 131	Reglementează relațiile juridico-sociale din domeniul traficului rutier, stabilește drepturile, obligațiile, responsabilitățile autorităților de resort și ale participanților la acest trafic, determină principiile de organizare a activității unităților de instruire a personalului din domeniul transportului rutier, precum și condițiile de admitere la trafic a conducătorilor de autovehicule.	07.06.2007
Legea privind aderarea la Acordul ONU din 1958 nr. 111	Republica Moldova respectă Acordul privind adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații întocmit la Geneva la 20 martie 1958.	27.05.2016
Legea privind transportul rutier nr. 150	Stabilește cadrul juridic pentru organizarea și desfășurarea transportului rutier de mărfuri și persoane, precum și a activităților conexe transportului rutier pe teritoriul Republicii Moldova, în condiții sigure și de calitate, respectând principiile concurenței libere și măsurile de protecție a mediului, drepturile și interesele legitime ale persoanelor fizice și juridice.	17.07.2014
Denumirea regulamentului*	Descriere	Data
Hotărârea Guvernului nr. 1047 cu privire la Registrul de stat al transporturilor	Regulamentul definește noțiunea și conținutul Registrului de stat al transporturilor, stabilește modul de creare și întreținere a acestuia, lista și atribuțiile subiecților care îi asigură funcționarea. Introduce testarea autovehiculelor și remorcilor acestora.	08.11.1999
Hotărârea Guvernului nr. 415 cu privire la supravegherea tehnică	Regulamentul cu privire la supravegherea tehnică exercitată de Inspectoratul național de securitate publică prevede reglementarea și asigurarea eficacității supravegherii tehnice, stabilește obligațiunile tuturor subdiviziunilor Inspectoratului național de securitate publică responsabile de supravegherea tehnică și modalitatea realizării lor, determină formele de relații cu persoanele juridice și fizice-proprietari ai mijloacelor de transport, agenții economici, care desfășoară activități de fabricare, exploatare, deservire tehnică a vehiculelor, reparație și testare tehnică, precum și cu conducătorii auto.	08.04.2003
Hotărârea Guvernului nr. 357 cu privire la circulația rutieră	Regulamentul circulației rutiere cuprinde normele ce determină circulația vehiculelor și pietonilor pe drumurile publice ale Republicii Moldova. Respectarea prezentului Regulament va garanta securitatea tuturor participanților la trafic, protecția mediului, ocrotirea drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor fizice și juridice, precum și apărarea proprietății acestora.	13.05.2009
Hotărârea Guvernului nr. 589 cu privire la transporturile rutiere de mărfuri periculoase	Regulamentul transporturilor rutiere de mărfuri periculoase stabilește cadrul de aplicare în Republica Moldova a prevederilor Acordului european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR), încheiat la Geneva la 30 septembrie 1957, la care Republica Moldova a aderat prin Hotărârea Parlamentului nr. 44-XIV din 4 iunie 1998.	24.07.2017
Hotărârea Guvernului nr. 475 cu privire la tahografele și dispozitivele de limitare a vitezei	Regulamentul privind condițiile de montare, reparare și verificare a tahografelor și a limitatoarelor de viteză transpune Directiva 92/6/CEE din 10 februarie 1992 privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității, publicată în Jurnalul Oficial al Comunității Europene L57 din 2 martie 1992, și transpune parțial Regulamentul (UE) nr.165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier.	20.04.2016
Hotărârea Guvernului nr. 437 cu privire la eliberarea cartei tahografice	Regulamentul stabilește modul de organizare a eliberării, înlocuirii, schimbării și reînnoirii cartelelor tahografice, precum și descărcarea, stocarea și distrugerea datelor din tahografele digitale și cartelele tahografice utilizate de operatorii de transport de pe teritoriul Republicii Moldova.	12.04.2016
Hotărârea Guvernului nr. 854 cu privire la transportul auto de călători și bagaje	Regulamentul privind transportul auto de călători și bagaje stabilește condițiile principale de efectuare pe teritoriul Republicii Moldova și în afara țării a transporturilor de călători (pasageri) și bagaje cu mijloacele de transport auto, fiind obligatoriu pentru agenții transportatori-titulari de licențe, precum și pentru întreprinderile, instituțiile, organizațiile și persoanele care beneficiază de serviciile transportului auto.	28.07.2006
Ordinul Ministerului Economiei și Infrastructurii nr. 355 privind clasificarea autobuzelor/autocarelor pe categorii de confort	Instrucțiunea are ca scop stabilirea condițiilor și criteriilor pe baza cărora se eliberează certificatele de clasificare pe categorii de confort acordate autobuzelor/autocarelor destinate transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate raionale și interraionale, în vederea deservirii acestora numai cu autobuze/autocare, clasificate pe categorii de confort, conform prevederilor art. 63 alin. (1) al Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014.	27.12.2019

* Ultima modificare în vigoare.

3.3.2. Admiterea în trafic și punerea pe piață a vehiculelor, echipamentelor și pieselor

După cum este prezentat în capitolul 2.2, aproximativ 70% dintre autoturismele înregistrate în Moldova sunt mai vechi de 15 ani. Această cifră nu reflectă neapărat numărul total de vehicule în circulație, deoarece se referă doar la cele înregistrate. Agenția Servicii Publice afirmă că există un număr mare de vehicule foarte vechi care nu mai sunt funcționale, dar care nu au fost oficial eliminate din registru.

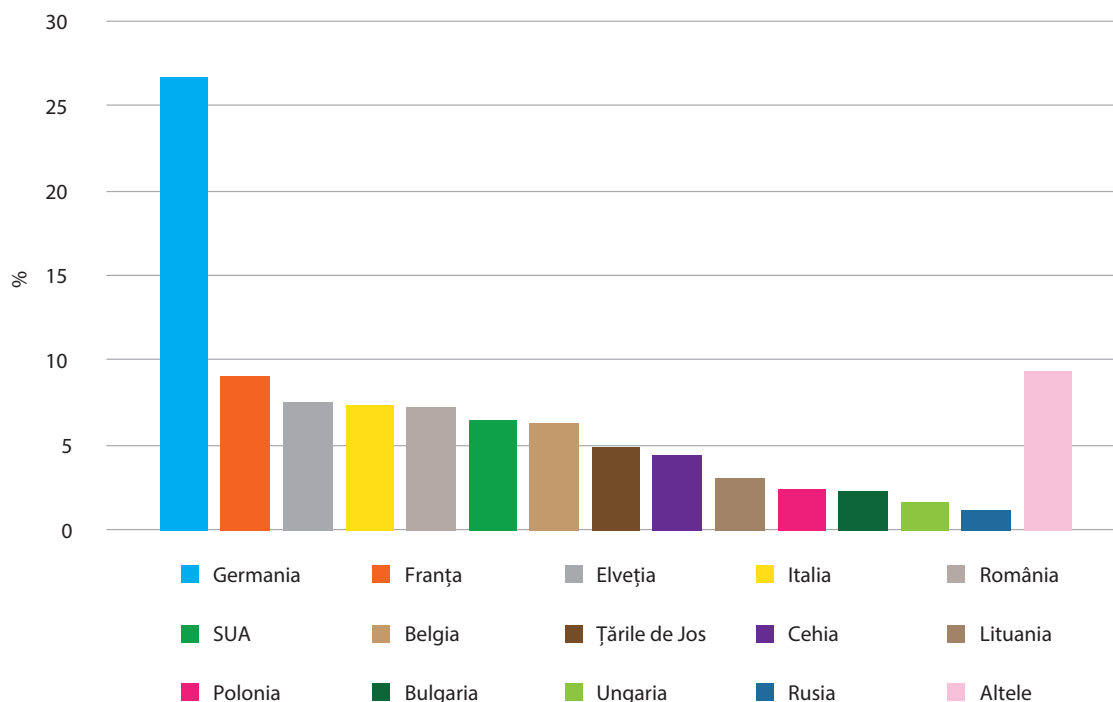
Utilizarea vechimii flotei de vehicule ca criteriu de evaluare este foarte importantă pentru stabilirea cerințelor tehnice care trebuie aplicate legal pentru a îmbunătăți performanța în materie de siguranță a vehiculelor. Pentru a asigura și menține siguranța vehiculelor în circulație, precum și pentru a reduce vechimea flotei de vehicule în timp, este nevoie ca cerințele tehnice pentru admiterea în trafic și inspecțiile tehnice periodice să fie armonizate treptat cu cele mai recente cadre reglementare internaționale.

Se poate observa că în toate seturile de date, majoritatea vehiculelor aparțin categoriei M1 (autoturisme). Aceasta vizează în mod tipic mașinile private conduse de șoferi obișnuiți, nu de șoferi profesioniști foarte bine pregătiți. Acesta este un alt indicator-cheie care poate fi folosit pentru a stabili cerințele tehnice pentru diferitele categorii de vehicule și pentru admiterea acestora în trafic. Vehiculele mai sigure, echipate cu sisteme moderne de frânare, direcție, iluminare și sisteme avansate de asistență a șoferului, îi vor ajuta să își conducă vehiculele în condiții mai sigure.

În același timp, Agenția Servicii Publice a furnizat date care arată că majoritatea autoturismelor second-hand importate în Republica Moldova între 2010 și 2022 provin din state membre ale Uniunii Europene (Figura 36). Vehiculele originare din statele membre ale Uniunii Europene, chiar dacă sunt mai vechi, cu siguranță au respectat cerințele legale ale Uniunii Europene la momentul fabricației lor.

Figura 36

Clasificarea flotei de vehicule în funcție de țara de origine între 2010 și 2022



Sursa: ASP, 2023.

■ Înregistrarea vehiculelor

Înregistrarea vehiculelor este efectuată de instituția de stat Agenția Servicii Publice pe o platformă electronică (Registrul de stat al transporturilor). Această bază de date conține detalii despre proprietar și date despre vehicule, inclusiv date de identificare pentru motoare, caroserii și șasiuri existente pe piață. În timpul procesului de înregistrare, se efectuează o procedură de identificare de către experți instruiți și autorizați prin inspectarea directă a vehiculului și a documentelor acestuia. Această inspecție constă în:

- Certificarea faptului că principalele elemente de identificare ale vehiculului (numărul de caroserie, numărul șasiului (VIN) și numărul motorului) sunt originale și/sau nu au fost supuse modificărilor neautorizate.
- Confirmarea identității vehiculului în raport cu informațiile menționate în documentele sale.
- Certificarea autenticității documentației referitoare la înregistrarea anterioară a vehiculului, emisă de autoritățile competente ale țării de origine (doar pentru vehiculele înregistrate pentru prima dată în Republica Moldova).

Rezultatele sunt înregistrate într-un raport de identificare a vehiculului și sunt valabile timp de cinci zile lucrătoare. După expirarea acestui termen, vehiculul trebuie să fie supus unei reevaluări a procesului de identificare.

Informațiile/practicile principale necesare pentru a dovedi conformitatea vehiculului cu standardele tehnice de siguranță sunt raportul de inspecție tehnică periodică. Inspecția tehnică este obligatorie pentru înregistrarea vehiculului, inclusiv pentru vehiculele noi. În cazuri specifice, cum ar fi omologarea vehiculelor fabricate ca unități individuale sau în cazul vehiculelor echipate ulterior sau modificate, sunt necesare documente separate de conformitate (acceptarea modificării sau expertiza tehnică pentru unități individuale). Aceste documente sunt emise de Ministerul Afacerilor Interne (Inspectoratul Național de Securitate Publică).

Conform Anexei I, Secțiunea V, art. 42 din Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999, lista documentelor tehnice necesare pentru înregistrarea vehiculului și determinarea nivelului de siguranță include:

- Pașapoarte tehnice ale uzinei producătoare.
- Documente de primire-predare.
- Certificate de primire.
- Certificate de calitate.
- Documente privind starea tehnică a vehiculelor vândute de unitățile militare.
- Rapoarte de inspecție tehnică periodică a vehiculelor.
- Procese-verbale de examinare a vehiculelor implicate în accidente rutiere.

Cerința ca vehiculele să fie aprobate pentru înregistrare este prevăzută în Legea nr. 131 privind siguranța traficului rutier. Cu toate acestea, procedura de omologare a vehiculelor nu este implementată și nu este confirmată printr-un document național clar și unic emis de o autoritate tehnică.

Pentru admiterea în trafic, omologarea și certificarea condițiilor tehnice și a metodologiei se bazează pe legislația în vigoare stabilită de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. Aceași legislație prevede că, în scopul omologării și certificării, se verifică gradul de conformitate al vehiculelor cu reglementările tehnice, cerințele de siguranță rutieră și protecția mediului, precum și utilizarea lor finală. Aceste reglementări tehnice sunt în curs de dezvoltare, nefiind încă introduse în vigoare. În același timp, termenii de omologare și certificare nu au fost definitiv clarificați, nici momentul când trebuie utilizat unul sau celălalt. Au fost identificate cerințe tehnice doar pentru omologarea națională a vehiculelor individuale completate sau echipate ulterior. Conform legislației naționale, vehiculele și remorcile acestora, inclusiv tipurile lor de caroserii, sunt clasificate în conformitate cu prevederile actelor normative europene pentru omologarea vehiculelor, care vor fi transpuse prin instrumente juridice naționale. Clasificarea vehiculelor în categorii de omologare, categorii de utilizare și tipuri de caroserii se realizează în conformitate cu prevederile anexei la Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999 în mod identic cu prevederile Directivei-cadru CE 2007/46/CE.

În Republica Moldova, se utilizează patru variante de certificate de înregistrare în funcție de tipul de înregistrare (permanentă sau temporară) și datele geografice ale proprietarilor vehiculelor. Certificatul de înregistrare utilizează parțial datele și etichetele prescrise de Directiva CE 1999/37/CE privind documentele de înregistrare pentru vehicule.

Figura 37 prezintă un exemplu de certificat emis pentru înregistrarea permanentă.

Figura 37

Exemplu de certificat de înregistrare emis pentru înregistrare permanentă



Cererile pentru activități specifice pot fi depuse prin intermediul unui portal electronic – Portalul Serviciilor Publice – unde se pot găsi informații despre cereri, costuri, baza legislativă și alte informații relevante.

■ **Procedurile de omologare a vehiculelor și componentelor acestora**

Conform legislației Republicii Moldova, înainte de producerea în masă, vehiculele și subansamblele acestora sunt supuse testării și unei evaluări de conformitate. Aceasta este o condiție prealabilă pentru obținerea unui certificat de conformitate cu standardele și cerințele tehnice. Cu toate acestea, încă nu există un formular al unui astfel de certificat. În același timp, legea prevede că vehiculele echipate ulterior și modificate trebuie să includă în certificatele lor de înregistrare orice caracteristici care au fost schimbate. Însă, momentan, încă nu există un mecanism care să asigure urmărirea acestor schimbări.

O altă legislație, Hotărârea Guvernului nr. 415/2003, afirmă că structurile din cadrul Ministerului Afacerilor Interne (Inspectoratul Național de Securitate Publică) sunt responsabile de coordonarea fabricației vehiculelor și a dispozitivelor suplimentare în Republica Moldova. Acest lucru include următoarele etape:

- Coordonarea sarcinilor tehnice.
- Coordonarea proiectului tehnic.
- Coordonarea condițiilor tehnice de fabricație.
- Coordonarea programului metodologic al testelor de primire.
- Participarea la teste de primire pentru prototipurile în vederea plasării acestora în producție.

Reprezentanții MAI trebuie să semneze documentația privind validarea tehnică și recomandările pentru fabricație. Coordonarea la fiecare etapă se efectuează atât pentru fabricația vehiculelor, cât și pentru echiparea ulterioară și modificarea vehiculelor (modificări în dimensiuni și parametri de masă, sisteme de frânare, unghiuri de vizibilitate, caracteristici ale dispozitivelor de iluminare și semnalizare, componente de funcționare, sisteme de direcție, precum și elemente care asigură vizibilitatea, câmpul vizual și siguranța post-coliziune).

În cazul vehiculelor completate, modificate sau echipate ulterior ca unități individuale, intervențiile în sistemele care vizează siguranța, protecția mediului și eficiența energetică pot fi efectuate doar de companii autorizate folosind echipamente, componente, entități tehnice, piese de schimb și materiale aprobate sau certificate conform legislației în vigoare. În aceste cazuri trebuie utilizate și fluxuri tehnologice dedicate și aprobate.

Cu toate acestea, cerințele tehnico-legale în vigoare pentru omologarea acestor vehicule nu fac o referire directă la regulamentele ONU sau ale Uniunii Europene.

Conform legislației curente, principala autoritate în acest scop este Inspectoratul Național de Securitate Publică, dar în acest proces sunt implicate și alte autorități, centre de inspecție tehnică și părți interesate.

Nu există cerințe tehnice în vigoare pentru omologarea individuală a vehiculelor noi sau second-hand importate, nici pentru omologarea de tip a vehiculelor noi interne. Nu există proceduri legale legate de omologarea ONU de tip pentru sisteme, componente, echipamente și piese.

Portalul Serviciilor Publice poate fi folosit doar pentru modificările la nivel de vehicul, unde pot fi găsite informații despre cereri, costuri, baza legislativă și alte informații relevante.

Începând cu anul 2019, Inspectoratul Național de Securitate Publică a fost cel care a furnizat date privind numărul de vehicule modificate, completate sau echipate ulterior și numărul de vehicule fabricate ca unități individuale.

Tabelul 14

Numărul vehiculelor modificate, completate sau completate ulterior și fabricate ca unități individuale

Nr. vehiculelor/An	2019	2020	2021	2022
Modificate/completate/echipate ulterior	6 736	5 735	6 795	5 915
Fabricate ca unități individuale	277	295	276	208

Sursa: NRTA, 2023.

Republica Moldova este parte contractantă a Acordului din 1958 și aplică toate regulamentele ONU anexate. Are simbolul țării E30 și a atribuit majoritatea codurilor de reglementare ONU 30(A) și 30(B) pentru autoritatea de omologare de tip și serviciul tehnic. Cu toate acestea, numele acestor entități administrative și tehnice nu au fost notificate ("se așteaptă datele" conform documentului oficial al ONU). Sinteza activităților de aprobare este prezentată în anexă (Tabelele 25, 26 și 27). Aceste tabele oferă informații despre legislația în vigoare, autoritățile responsabile cu aplicarea și supravegherea, tehnologiile și procesele aplicate, documentele emise și sprijinul reglementar internațional propus.

Procedurile legale referitoare la omologarea națională și înregistrarea vehiculelor fabricate ca unități individuale și a vehiculelor completate, modificate sau echipate ulterior sunt prezentate în două diagrame diferite – Figurile 38 și 39.

Figura 38

Procesul de omologare și înregistrare a vehiculelor fabricate ca unități individuale

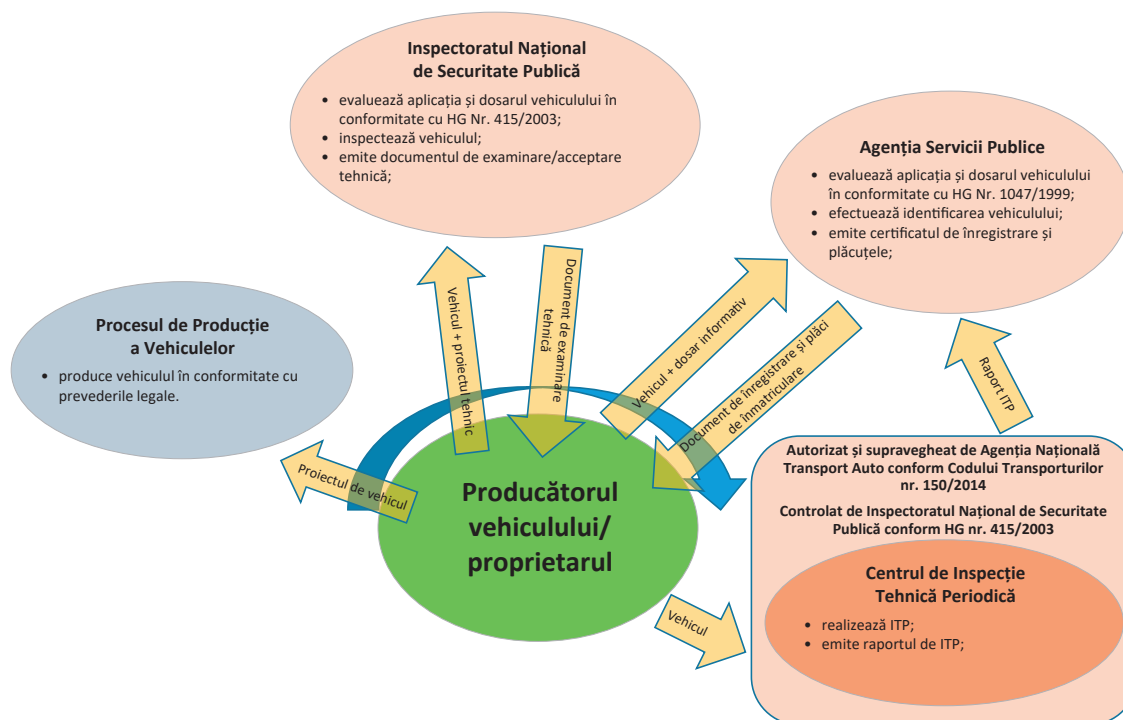
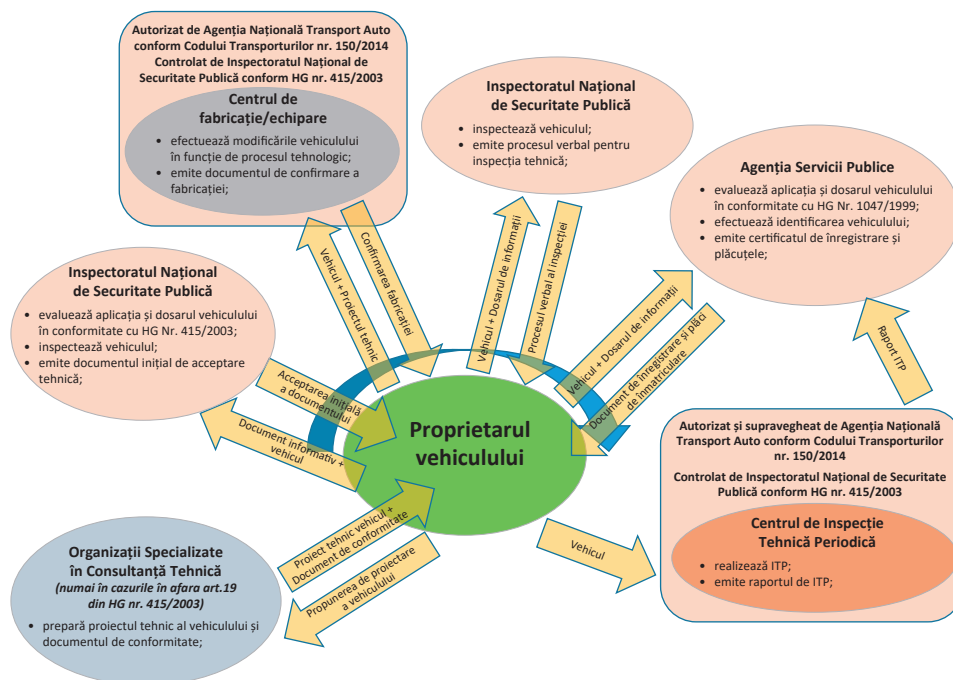


Figura 39

Procesul de omologare și înregistrare a vehiculelor complete, modificate sau echipate ulterior



Activitățile desfășurate de autorități și părțile interesate implicate sunt evidențiate separat pentru vehicule și documente, urmând aceleași domenii de acțiune pentru legislație, aplicare, formare și tehnologii aplicate. Ca regulă generală, centrele de fabricație și echipare ulterioară a vehiculelor, precum și centrele de inspecție tehnică periodică, trebuie să fie autorizate de Agenția Națională Transporturi Auto. Ele sunt controlate și de Inspectoratul Național de Securitate Publică.

Conform site-ului web al Agenției Naționale Transporturi Auto¹⁵, Registrul de stat al activităților legate de transportul rutier conține 725 de agenți economici autorizați. Majoritatea sunt autorizați să efectueze activități de reparare și întreținere a vehiculelor, însă 26 sunt autorizați să opereze modificări la nivelul caroseriei și completări, inclusiv să efectueze echipări ulterioare (ex. instalarea sistemelor LPG).

3.3.3. Inspecția tehnică a vehiculelor

■ **Inspecția tehnică periodică**

Inspecția tehnică periodică trebuie efectuată ca cerință pentru admiterea vehiculelor pe drumurile publice și menținerea stării lor de funcționare corespunzătoare.

În legislație este descris un set de criterii tehnice și metoda de inspecție (tabelul de operațiuni). Orice neconformități și/sau deficiențe identificate în timpul inspecției sunt clasificate în două categorii, în funcție de nivelul de risc, impactului asupra siguranței traficului și altele. Atât regulamentele ONU anexate la Acordul din 1997, cât și Directiva 2014/45/UE (minore, majore și periculoase) folosesc ambele trei categorii. Pentru efectuarea inspecției sunt necesare câteva echipamente specifice de măsurare și control, cu dispozitive omologate înregistrate într-un registru național dedicat.

Republica Moldova dispune de dispozitive de măsurare obligatorii necesare pentru verificarea stării de funcționare pe drumurile publice mai cuprinzătoare decât statele membre ale Uniunii Europene (de exemplu, instalarea suspensiilor și amortizoarelor, dispozitive de testare și dispozitive de măsurare a unghiului de direcție sunt toate obligatorii în centrele de testare). Cu toate acestea, legislația în vigoare nu prevede valorile critice/limită necesare pentru a trece cu succes inspecția. În acest caz, nu este clar cum poate fi luată o decizie de admitere sau respingere a vehiculului într-un mod transparent.

Centrele de inspecție tehnică sunt autorizate de Agenția Națională Transporturi Auto și sunt clasificate în trei categorii în funcție de capacitatea lor tehnică în ceea ce privește masa totală a vehiculelor ce pot fi inspectate. Centrele de inspecție sunt supravegheate și controlate periodic.

¹⁵ https://anta.gov.md/anta-api/stoc/Registr_Conex.pdf

Aceleași criterii de autorizare pentru centrele de inspecție tehnică periodică sunt vizate în trei acte legislative: Legea privind transportul rutier nr. 150, Legea privind siguranța traficului rutier nr. 131 și Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999. Nu au fost identificate cerințe legislative referitoare la implementarea standardelor de management al calității (de exemplu, ISO 17020) de către centrele de inspecție autorizate.

Frecvența la care sunt necesare inspecțiile tehnice periodice pentru vehiculele înregistrate în Republica Moldova este următoarea:

- La fiecare șase luni pentru vehiculele destinate transportului public de pasageri și cele implicate în transportul de mărfuri periculoase.
- Anual pentru toate celelalte tipuri de vehicule.

Riscul de imparțialitate este redus la minimum prin interzicerea operatorilor economici care desfășoară activități de fabricare, vânzare, transport, serviciu tehnic și reparații de a desfășura activități de inspecție periodică a vehiculelor. Există sancțiuni pentru centrele de inspecție sau inspectorii care nu respectă condițiile cerute de lege.

Începând cu mai 2023, în Republica Moldova au fost autorizate 112 centre de inspecție tehnică și 204 experți (inspectorii).

Figura 40

Exemplu de raport de inspecție tehnică periodică

(Denumirea centrului de testare, codul, adresa)

**RAPORT
DE INSPECȚIE TEHNICĂ PERIODICĂ A
VEHICULULUI**

Nr. 0000000 Data " ____ " ____ 200__

Nr. 0000000

I. DATELE VEHICULULUI

1. Nr. de identificare _____	7. Nr. caroseriei _____
2. Nr. de înmatriculare _____	8. Nr. șasiului (cadruului) _____
3. Certificat de înmatriculare _____	9. Anul de fabricație _____
4. Marca, tipul, varianta _____	10. Culoarea _____
5. Tipul caroseriei _____	11. Indicația vitezometrului _____
6. Nr. motorului _____	12. IDNV (codul vehiculului în RST) _____

II. DATELE PROPRIETARULUI

Numele, prenumele. Denumirea persoanei juridice	Codul personal	Adresa

III. DATELE PERSOANEI DE ÎNCREDERE

Numele, prenumele	Codul personal	Adresa

IV. DATELE DESPRE PLĂȚI ȘI ASIGURĂRI

Plăți (asigurări)	Suma plăți	Data achitării	Seria și numărul documentului	Termenul de asigurare	Denumirea agentului financiar de asigurare
Plata pentru testare					
Încasări în fondul rutier					
Asigurarea răspunderii civile					
Asigurarea transportului					

V. DEFECTUNI TEHNICE ȘI NEAJUNSURI DEPISTATE

VI. CONCLUZIE

L.Ș. Expert _____
(Semnătura, numele, prenumele, codul personal)

Cu rezultatele testării
sunt cunoscute

(Semnătura)

Activitatea de inspecție a vehiculelor este efectuată doar de personal profesionist instruit și certificat de centrele de formare în domeniul transportului rutier. Aceste centre de formare sunt autorizate de Agenția Națională Transport Auto (ANTA) și utilizează programe de formare aprobate de Ministerul Educației și Cercetării. Pentru a genera zilnic informații despre inspecția tehnică periodică a unui vehicul și pentru a le transmite în formă electronică către Registrul de stat al transporturilor prin sistemul Autotest IT este folosit un sistem național centralizat. ANTA folosește aceste date pentru rapoartele statistice. Începând cu acest an, valabilitatea certificatelor de inspecție va fi disponibilă autorităților de control al traficului printr-o platformă electronică (MConnect). Taxele pentru activitățile de inspecție tehnică periodică în 2023 sunt stabilite prin legislație și variază între 50 și 350 lei moldovenești, în funcție de masa totală și categoria vehiculului.

Din 3 februarie 2008, Republica Moldova este parte contractantă a Acordului ONU din 1997 privind inspecțiile tehnice periodice. Documentul referitor la statutul oficial al acestui Acord (ECE/TRANS/WP.29/1074/Rev.16) nu oferă informații despre autoritatea administrativă sau centrele de inspecție tehnică pentru Republica Moldova. Sinteza procesului de inspecție tehnică periodică a vehiculelor este prezentată în anexă (Tabelul 28).

■ **Control tehnic în trafic**

Inspekțiile tehnice rutiere ale vehiculelor sunt efectuate în Republica Moldova de două autorități desemnate. Condițiile tehnice generale sunt verificate de inspectorii de stat ai Inspectoratului Național de Securitate Publică. În cazul vehiculelor care transportă mărfuri periculoase și pentru verificarea tahografelor și dispozitivelor de limitare a vitezei, autoritatea responsabilă este Agenția Națională Transport Auto. Inspekția rutieră vizează toate categoriile de vehicule și tipurile de operatori (privati sau deținuți de companie). Îndeplinirea condițiilor tehnice adecvate ale vehiculelor rutiere este o condiție pentru menținerea acestora în circulație pe drumurile publice. Legislația prevede criteriile de verificare tehnică. În general, controalele rutiere sunt efectuate prin inspekție vizuală, dar Inspectoratul Național de Securitate Publică poate utiliza și vehicule echipate cu dispozitive mobile de măsurare și inspekție.

O parte importantă a verificărilor efectuate asupra vehiculelor în funcțiune include inspekțiile la fața locului ale agenților economici implicați în activități de transport. Inspectorii de stat (care aparțin Agenției Naționale Transport Auto și Inspectoratului Național de Securitate Publică) efectuează atât inspekții planificate, cât și neanunțate, verificând starea tehnică a echipamentelor vehiculului deținute de compania de transport și documentele însoțitoare. În 2023, conform unui ordin al directorului ANTA, au fost planificate 200 de acțiuni de control pentru transportul rutier, 75 de acțiuni de control pentru transportul de pasageri și 81 de acțiuni de control pentru centrele de inspekție, ateliere și centre de formare. Ordinul Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr. 52/2023 oferă date oficiale privind rezultatele acțiunilor de control efectuate în 2022 de inspectorii ANTA.

Tabelul 15 **Numărul de controale planificate și neanunțate între 2020 și 2022**

Activitatea ANTA	Acțiuni de control planificate	Acțiuni de control neanunțate
2020	85	359
2021	69	254
2022	5	240

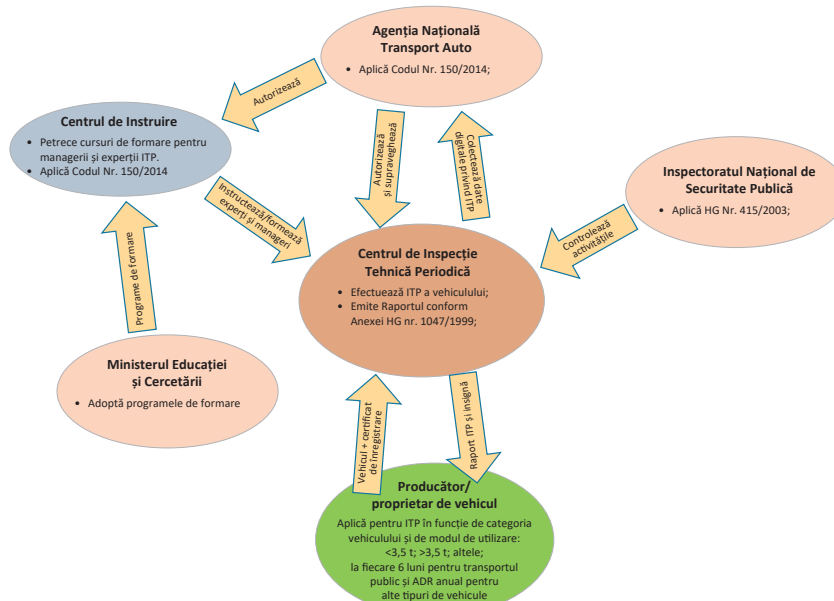
Sursa: NRTA, 2023.

Același document precizează că au existat:

- Trei mii trezeci și cinci de cazuri de depășire a masei totale a vehiculului, a masei pe osie sau a dimensiunilor.
- Optzeci de cazuri de nerespectare a restricțiilor de mare tonaj în condiții de temperaturi ridicate.
- Trei sute trezeci și șapte de cazuri privind combaterea transportului ilegal de mărfuri și pasageri în traficul național și internațional documentate în cadrul activităților de monitorizare rutieră efectuate de ANTA în anul 2022.

Figura 41

Procesul de inspekție tehnică periodică a vehiculelor



Una dintre cele mai importante metode de verificare a conformității flotei auto naționale cu cerințele de siguranță tehnică este inspecția tehnică periodică implementată în Republica Moldova, care reprezintă o condiție esențială pentru admiterea în trafic și întreținerea tuturor categoriilor de vehicule. Întregul proces, inclusiv autorizarea centrelor tehnice și formarea profesională a managerilor și inspectorilor, este utilizat ca studiu de caz în acest capitol și prezentat în Figura 41. Tabelul 29 (din anexă) prezintă o sinteză a activităților de inspecție rutieră.

3.3.4. Gestionarea flotei

■ Instalarea și inspecția tahografelor și dispozitivelor de limitare a vitezei

În Republica Moldova, utilizarea tahografelor este obligatorie pentru toate vehiculele rutiere care transportă mărfuri, inclusiv vehiculele cu remorcă sau semiremorcă și cu o masă totală autorizată mai mare de 3,5 tone. Aceeași specificație se aplică vehiculelor concepute și fabricate pentru transportul pasagerilor cu o capacitate de peste nouă persoane, inclusiv șoferul, și vehiculelor care operează servicii de taxi: excepțiile includ vehiculele deținute de persoane fizice și folosite în interes propriu, și vehiculele folosite de forțele armate, serviciul protecție civilă, serviciile de pompieri, poliție, misiuni medicale sau situații de urgență. Excepție fac și vehiculele cu viteze de 40 km/h sau mai puțin și vehiculele de intervenție și întreținere aflate la o distanță de 100 km de baza lor.

Instalarea limitatoarelor de viteză este obligatorie pentru toate vehiculele din categoriile M2, M3, N2 și N3 cu o viteză maximă care depășește 25 km/h: excepțiile vizează aceleași categorii de vehicule ca și pentru instalarea tahografelor, inclusiv vehiculele folosite pentru servicii publice locale.

Singurele tahografe permise sunt cele cu certificate de omologare de tip, conform legislației naționale în vigoare sau care au fost omologate într-o altă țară conform specificațiilor AETR – Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere în trafic internațional. De asemenea, singurele dispozitive de limitare a vitezei permise sunt cele care au fost aprobate conform legislației naționale sau care au fost omologate într-o altă țară conform cerințelor Regulamentului ONU nr. 89.

Instalarea, repararea și verificarea tahografelor analogice și digitale și a dispozitivelor de limitare a vitezei sunt efectuate în centre de inspecție specializate autorizate de Agenția Națională Transport Auto și cu acordul producătorului de tahografe. Conform informațiilor furnizate de agenție la momentul evaluării, șase centre de inspecție au fost autorizate să desfășoare activități în acest domeniu.

Criteriile tehnice, procedurile, evidențele și documentele sunt specificate în Hotărârea Guvernului nr. 475/2016 cu privire la instalarea, repararea și verificarea tahografelor și a limitatoarelor de viteză, inclusiv a cartelelor inteligente pentru tahografe digitale. Cerințele tehnice privind activarea, calibrarea, verificarea, sigilarea, marcarea și prevenirea intervențiilor neautorizate sunt și ele vizate de aceeași legislație. Hotărârea Guvernului nr. 437/2016 stabilește condițiile pentru emiterea, înlocuirea, schimbarea și reînnoirea cartelelor tahografice, și pentru descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice. Cartelele inteligente pentru tahografele digitale sunt furnizate de Agenția Națională Transport Auto. Conform reprezentanților ANTA, acestea sunt comandate din străinătate. Nu există informații despre numărul total de cartele tahografice emise anual.

Tahografele și limitatoarele de viteză sunt verificate periodic, cu o frecvență minimă de doi ani. Riscul de imparțialitate este redus la minimum prin interzicerea operatorilor economici de a desfășura activități specifice asupra propriilor vehicule. Sancțiunile sunt aplicabile prin lege pentru nerespectarea acestor cerințe.

Activitățile de control privind utilizarea și operarea tahografelor și a limitatoarelor de viteză sunt realizate de inspectorii de stat ai Agenției Naționale Transport Auto. Frecvența acestor activități se bazează pe indicatorii de evaluare a riscurilor și este stabilită în planificarea anuală. Inspectorii de stat din Inspectoratul Național de Securitate Publică au, de asemenea, responsabilități legate de controlul traficului pentru aceste sisteme.

Folosind un proces similar cu inspecția periodică a vehiculelor, activitățile de instalare, reparare și verificare a tahografelor și a limitatoarelor de viteză pot fi realizate doar de personal certificat și calificat. Procesul de formare este asigurat de centre de formare autorizate a căror curricule sunt furnizate de Ministerul Educației și Cercetării. Cererile pentru autorizarea centrelor de inspecție poate fi depuse prin Portalul Serviciilor Publice.

Legislația actuală nu prevede cerințe (nici tehnice, nici administrative) pentru gestionarea tahografelor de a doua generație (tahografe inteligente). Regulamentul UE 165/2014 a fost parțial transpus la momentul evaluării. Tabelul 30 (din anexă) prezintă sinteza activităților AETR.

În plus, Moldova își propune să întreprindă măsuri pentru a alinia treptat propria legislație la legislația Uniunii Europene și instrumentele internaționale, inclusiv:

- Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor.
- Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor CE 561/2006 și UE 165/2014 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere.
- Directiva Consiliului 92/6/CEE din 10 februarie 1992 privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității.

■ **Clasificarea autobuzelor și autocarelor în funcție de criteriile de confort**

Legislația actuală specifică faptul că serviciile regulate de transport de pasageri (naționale sau internaționale) vor fi autorizate numai dacă operează cu autobuze și autocare care îndeplinesc criteriile specificate de confort. O excepție se face pentru serviciile neregulate de transport de pasageri efectuate în interes propriu al operatorilor de vehicule. Există dispoziții tranzitorii privind obligația de clasificare a autobuzelor conform criteriilor de confort pentru rutele interne regulate. Mai precis, această clasificare este utilizată ca un criteriu pentru schimbarea taxelor de transport. Pentru traficul internațional, se aplică cerințele Acordului INTERBUS. În general, aceasta servește ca un mijloc de evaluare a caracteristicilor de construcție ale autobuzelor și autocarelor care au un impact asupra confortului și siguranței pasagerilor. Acest tip de clasificare are un rol important în asigurarea condițiilor minime de siguranță pentru pasageri, în special când cerințele Regulamentului ONU 107 nu sunt verificate și autobuzele sunt admise în trafic.

Inspecțiile și clasificările sunt efectuate de experți instruiți și certificați în centre de inspecție specializate autorizate de Agenția Națională Transport Auto. Cerințele, procedurile, înregistrările și documentele sunt specificate în Decizia nr. 355/2019 a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. Sunt specificate două categorii de confort. Autorizarea experților și a centrelor de inspecție se face periodic.

Dacă cerințele de clasificare sunt îndeplinite, se eliberează un certificat de clasificare. Acesta este valabil un an.

Se utilizează un sistem național centralizat de informații. Informațiile referitoare la vehiculele supuse inspecției și clasificării sunt înregistrate în Registrul de stat al transporturilor prin sistemul IT Autotest.

În mai 2023, existau 35 de posturi autorizate pe teritoriul Republicii Moldova pentru a desfășura activități de inspecție în vederea clasificării autobuzelor și autocarelor după categoria de confort. Sinteza acestei activități este prezentată în anexă (Tabelul 31).

3.3.5. Transportul mărfurilor periculoase

Regulamentul transporturilor rutiere de mărfuri periculoase al Republicii Moldova stabilește cadrul de aplicare a prevederilor Acordului european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR), încheiat la Geneva la 30 septembrie 1957, la care Republica Moldova a aderat prin Hotărârea Parlamentului nr. 44-XIV din 4 iunie 1998.

Aceste reguli se aplică transportului rutier al mărfurilor periculoase desfășurat pe teritoriul Republicii Moldova, activităților de control desfășurate în transportul rutier al mărfurilor periculoase pe vehicule care circulă pe teritoriul Republicii Moldova sau intră pe teritoriul ei dintr-o altă țară și nu se aplică transportului de mărfuri periculoase cu vehicule care aparțin instituțiilor publice care fac parte din sistemul național de apărare sau care se află în responsabilitatea acestora.

Pentru transportul național al mărfurilor periculoase, realizat cu vehicule înmatriculate în Republica Moldova, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale poate adopta dispoziții suplimentare față de cele prevăzute în Anexele A și B la ADR, dacă acestea respectă recomandările Organizației Națiunilor Unite privind transportul mărfurilor periculoase.

Guvernul poate reglementa sau interzice transportul rutier al anumitor mărfuri periculoase, strict din motive care nu țin de siguranța în timpul transportului, ci de securitate națională, prin interzicerea posesiei sau utilizării acestora, sau de protecția mediului.

Agenția Națională Transport Auto, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 143/2016 pentru aprobarea Regulamentului privind transportul interior de mărfuri periculoase, poate permite transportul rutier intern ad-hoc de mărfuri periculoase, care fie este interzisă de Anexele A sau B la ADR, fie se desfășoară în condiții diferite de cele prevăzute în aceste anexe, cu condiția ca această operațiune de transport ad-hoc să nu afecteze siguranța sau securitatea și să fie clar limitată în timp și scop.

Următoarele autorități ale administrației publice sunt implicate în reglementarea și desfășurarea transportului mărfurilor periculoase: Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, ANTA, Ministerul Afacerilor Interne, Ministerul Apărării, Ministerul Mediului, Serviciul Vamal, Institutul de Standardizare, Ministerul Educației.

Pentru a coordona rutele de transport ale mărfurilor periculoase, operatorii de transport rutier trebuie să depună o cerere la Agenția Națională Transport Auto care să conțină următoarele informații:

- Punctul de plecare (încărcare) și punctul de destinație (descărcare) al mărfurilor periculoase.
- Denumirile localităților pe rută.
- Denumirea, clasele și subclassele mărfurilor periculoase transportate pe rută, și pericolele.
- Cantitatea (greutatea) mărfurilor periculoase care urmează să fie transportate.
- Perioada de transport.

Legislația națională specifică faptul că vehiculele de bază (șasiul) utilizate pentru transportul rutier al mărfurilor periculoase trebuie să îndeplinească cerințele părții 9 din Anexa B la Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR). Dovada conformității este certificatul ADR, care este emis doar după inspecții efectuate de experți calificați și certificați în centre de inspecție specializate autorizate de Agenția Națională Transport Auto, utilizând același proces ca în toate celelalte activități de inspecție a vehiculelor.

În timpul elaborării acestei EPSR, nu au fost complet identificate procedurile și documentele utilizate de centrele de inspecție autorizate pentru a demonstra îndeplinirea condițiilor tehnice prevăzute de partea 9 din Anexa B sau Regulamentul ONU nr. 105 pentru vehiculele de bază inspectate. De asemenea, nu existau cerințe pentru recunoașterea certificatelor de omologare de tip emise în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 105.

Un certificat de confirmare ADR este acordat pentru fiecare unitate de transport separat, iar perioada de valabilitate este de șase luni, după care poate fi prelungită pentru o altă perioadă similară. În urma inspecției, dacă cerințele tehnice au fost îndeplinite, se acordă un certificat de confirmare ADR.

CertIFICATELE ADR sunt gestionate de Agenția Națională Transport Auto, iar cererile pentru eliberarea certificatelor și schimbul de date pot fi depuse prin intermediul unei platforme electronice.

La emiterea certificatului de confirmare ADR, centrul de inspecție, prin sistemul de informații „AUTOTEST”, transmite agenției datele privind certificatul emis și vehiculul.

Legislația actuală stabilește sancțiuni pentru operatorii economici care desfășoară activități care nu respectă cerințele.

Supravegherea și controlul omologărilor și inspecțiilor vehiculelor ADR sunt realizate de inspectori de stat din partea Agenției Naționale Transport Auto și a Inspectoratului Național de Securitate Publică.

Dacă respectă prevederile ADR, vehiculele înmatriculate sau puse în circulație în alte state sunt admise la transporturi internaționale de mărfuri periculoase pe teritoriul Republicii Moldova.

La momentul evaluării, 31 de operatori economici erau autorizați să desfășoare activități specifice pentru omologarea vehiculelor ADR pe teritoriul Republicii Moldova.

Cererile de omologare ADR pot fi depuse prin Portalul Serviciilor Publice al Republicii Moldova.

Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale este autoritatea principală competentă, iar Agenția Națională Transport Auto este autoritatea secundară.

Procesele de inspecție și omologare a vehiculelor, formare și autorizare a inspectorilor și experților, și autorizare a centrelor de inspecție ADR sunt prezentate în Figura 42. Un exemplu de certificat ADR pentru vehicul este prezentat în Figura 43, iar sinteza procesului de emisie este prezentată în anexă (Tabelul 32).

Figura 42
Omologarea și inspecția vehiculelor ADR

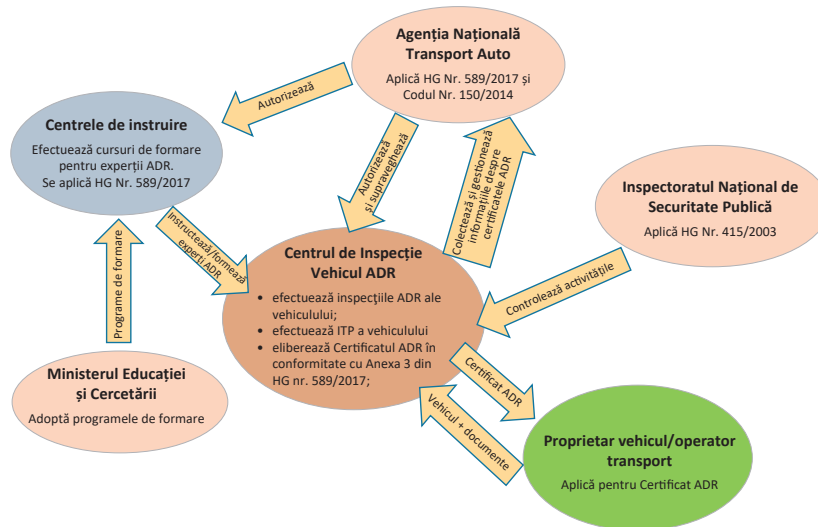


Figura 43
Exemplu de certificat de omologare emis pentru vehiculul care transportă mărfuri periculoase

MINISTRY OF INFRASTRUCTURE AND REGIONAL DEVELOPMENT OF THE REPUBLIC OF MOLDOVA			
CERTIFICAT DE AGREARE PENTRU VEhicULELE CARE TRANSPORTĂ ANUMITE SUBSTANȚE PERICULOASE CERTIFICATE OF APPROVAL FOR VEHICLES CARRYING CERTAIN DANGEROUS GOODS			
Acest certificat atestă faptul că vehiculul desemnat mai jos îndeplinește condițiile cerute de Acordul european referitor la transportul rutier internațional de mărfuri periculoase (ADR) This certificate testifies that the vehicle specified below fulfills the conditions prescribed by the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR)			
1. Certificat Seria nr.: MD 0035501	2. Constructorul vehiculului:	3. Nr. identificare al vehiculului:	4. Nr. înmatriculare:
5. Numele și sediul transportatorului, utilizatorului sau proprietarului:			
6. Definiția vehiculului:			
7. Încadrarea (incadrările) vehiculului conform pct. 9.1.1.2 din ADR: EX/II EX/III FI. AT MEMU			
8. Dispozitiv de frânare de încetinire: <input type="checkbox"/> Nu este aplicabil acestui vehicul <input type="checkbox"/> Eficacitatea conform pct. 9.2.3.1.2 din ADR este suficientă pentru o masă totală a unității de transport de ____ t			
9. Descrierea cisternelor (cisternelor) fixe/vehiculului-baterie (dacă este cazul): 9.1. Constructorul suprastructurii: 9.2. Numărul de omologare al suprastructurii/componenților vehiculului-baterie: 9.3. Numărul de identificare al suprastructurii/componenților vehiculului-baterie: 9.4. Anul fabricației suprastructurii: 9.5. Codul suprastructurii conform cu 4.3.3.1 sau 4.3.4.1 din ADR: 9.6. Dispozițiile speciale TC și TE conform cu 6.8.4 din ADR (dacă sunt aplicabile):			
10. Mărfuri periculoase autorizate pentru transport: Vehiculul îndeplinește condițiile necesare pentru transportul mărfurilor periculoase atribuite încadrării (incadrărilor) vehiculului indicat(e) la pct. 7. 10.1. În cazul vehiculelor EX/II sau EX/III <input type="checkbox"/> mărfuri care aparțin clasei 1, inclusiv grupa de compatibilitate J <input type="checkbox"/> mărfuri care aparțin clasei 1, cu excepția grupei de compatibilitate J 10.2. În cazul unui vehicul-cisternă/vehicul-baterie <input type="checkbox"/> pot fi transportate numai substanțele permise conform codului-cisternă și tuturor dispozițiilor speciale indicate la pct. 9 sau <input type="checkbox"/> pot fi transportate numai substanțele (clasa, Nr. ONU, și dacă este cazul, grupa de ambalare și denumirea oficială a mărfii transportate) Pot fi transportate numai substanțele care nu sunt susceptibile de a reacționa periculos cu materialele carcassii, garniturilor, echipamentelor și învelșurilor de protecție (dacă este aplicabil)			
11. Observații: Remarks:			
12. Valabil până la:		Ștampila emitentului: Locul, data, semnătura:	

3.3.6. Măsuri propuse și concluzii

În raportul analitic emis în februarie 2012 cu privire la Opinia Comisiei Europene asupra cererii Republicii Moldova de aderare la Uniunea Europeană se menționează că pentru sectorul pieței interne, domeniu armonizat, legislația tradițională privind produsele: „Moldova nu este aliniată cu acquis-ul Uniunii Europene privind autovehiculele, tractoarele, echipamentele mobile fără destinație rutieră” și „este parțial aliniată în legătură cu vehiculele pe 2/3 roți”. În sectorul transportului rutier, a declarat că: „Moldova este parțial aliniată la Regulamentul privind tahografele în transportul rutier”, concluzionând că: „Moldova a atins un anumit nivel de pregătire în ceea ce privește politica de transport. Trebuie să se alinieze în continuare cu acquis-ul Uniunii Europene privind transportul și să îl pună în aplicare în mod eficient. Moldova trebuie să își sporească capacitatea administrativă pentru a îmbunătăți siguranța rutieră, pentru a spori întreținerea infrastructurii și pentru a lansa campanii de sensibilizare pentru a reduce numărul mare de accidente și decese. De asemenea, trebuie să adopte legi privind transportul mărfurilor periculoase în deplină aliniere cu acquis-ul Uniunii Europene și acordurile internaționale relevante și să stabilească structuri administrative corespunzătoare.”

Starea generală descrisă în documentul Comisiei Europene corespunde constatărilor evaluării efectuate în prezentul raport în ceea ce privește vehiculele mai sigure. Această clasificare generează o imagine generală a gradului de armonizare pentru prevederile administrative și tehnice ale domeniilor și activităților evaluate.

Tabelul 16

Clasificarea nivelului de armonizare și implementare a instrumentelor juridice ale Națiunilor Unite în cadrul legislativ național moldovenesc

Domeniu	Activitate	Nivel de armonizare cu cadrul juridic internațional	
		Dispoziții administrative	Prevederi tehnice
Admiterea în trafic și punerea pe piață a vehiculelor, echipamentelor și pieselor	Înregistrarea vehiculelor	Mediu	Scăzut
	Omologare națională pentru vehiculele fabricate, modificate, completate sau echipate ulterior ca unități individuale	Mediu	Scăzut
	Omologare națională pentru vehiculele noi fabricate sau importate în Moldova	Scăzut	Scăzut
	Omologarea ONU de tip pentru vehiculele, componentele, echipamentele și piesele noi fabricate în Moldova sau în străinătate	Scăzut	Scăzut
Inspecția tehnică a vehiculelor	Inspecție tehnică periodică	Mediu	Scăzut
	Control tehnic în trafic	Mediu	Scăzut
Gestionarea flotei (operațiuni sigure)	Instalarea și inspecția tahografelor și dispozitivelor de limitare a vitezei	Mediu	Mediu
	Clasificarea autobuzelor în funcție de criteriile de confort	Mediu	Scăzut
Vehicule pentru transportul mărfurilor periculoase	Omologarea și inspecția vehiculelor ADR	Mediu	Mediu

În ceea ce privește pilonul Vehicule mai sigure, ținând cont de domeniile-cheie ale sistemului național de siguranță rutieră, se recomandă următoarele activități:

- A3.1** Modificarea legislației existente și adoptarea unui cadru legislativ național care să vizeze nivelurile primare și secundare pentru a defini clar, prin legi separate, condițiile administrative și tehnice pentru vehicule mai sigure.
- A3.2** Transpunerea completă în legislația națională a prevederilor cadrului de reglementare al ONU (Acordul ONU 1958, Acordul ONU 1997, Acordul ADR, Acordul AETR) și ale cadrului de reglementare al UE (Regulamentele UE 2018/858, 168/2013, 167/2013, 165/2014 și Directivele UE 2014/45, 2014/47).
- A3.3** Desemnarea autorităților naționale responsabile pentru omologarea vehiculelor și supravegherea pieței. Stabilirea surselor de finanțare pentru operaționalizarea acestora.
- A3.4** Definirea condițiilor administrative și de capacitate pentru Serviciile Tehnice desemnate care efectuează inspecții și teste legate de conformitatea vehiculelor.
- A3.5** Introducerea unui sistem eficient de penalizări pentru nerespectarea cerințelor specificate pentru vehicule.

LEGISLAȚIE



- A3.6** Finanțarea sustenabilă a autorităților naționale de omologare a vehiculelor și de supraveghere a pieței pentru a-și menține capacitatea și funcționalitatea.
- A3.7** Interconectarea și sincronizarea sarcinilor autorității de înmatriculare a vehiculelor, autorității de omologare a vehiculelor, centrelor de inspecție tehnică și autorității de supraveghere a pieței.
- A3.8** Extinderea și dezvoltarea cerințelor tehnice și a capacității pentru controalele în trafic.
- A3.9** Autorizarea centrelor de inspecție a vehiculelor și a atelierelor de reparații trebuie să se bazeze pe audituri inițiale la fața locului și supraveghere.
- A3.10** Adaptarea frecvenței inspecțiilor periodice la vechimea vehiculului și stabilirea unui sistem de informare a proprietarului privind data de expirare a talonului ITP.

APLICARE



- A3.11** Actualizarea și îmbunătățirea continuă a programele de formare pentru auditori și inspectori din rândul autorităților desemnate, serviciile tehnice și centrele de inspecție.
- A3.12** Organizarea și desfășurarea campaniilor de sensibilizare publică privind beneficiile utilizării vehiculelor mai sigure.

EDUCAȚIE



- A3.13** Instituirea portalurilor IT și a aplicațiilor specifice care ajută utilizatorii de vehicule să primească informații despre valabilitatea inspecției tehnice, kilometraj și alte date despre istoricul privind siguranța vehiculului.
- A3.14** Sprijinirea utilizării metodelor complementare pentru evaluarea stării tehnice a vehiculelor în timpul inspecției tehnice folosind interfețele electronice instalate pe vehicule (OBD II).
- A3.15** Sprijinirea înmatriculării vehiculelor noi care respectă cele mai recente reglementări de siguranță și care au instalate tehnologii ADAS (Sisteme avansate de asistență a șoferului).

TEHNOLOGIE



LEGISLAȚIE

**Activitatea A3.1: Modificarea legislației existente și adoptarea unui cadru legislativ național care să vizeze nivelurile primare și secundare pentru a defini clar, prin legi separate, condițiile administrative și tehnice pentru vehicule mai sigure**

- În Republica Moldova există legislație primară care impune omologarea vehiculelor drept condiție pentru înmatriculare. Cu toate acestea, nu există legislație secundară sau subsecventă care să vizeze implementarea acestei condiții. Pentru a aborda clar și separat siguranța vehiculelor este nevoie de actualizarea legislației existente, precum și de:
 - Omologarea vehiculelor pentru a fi admise în trafic
 - Înregistrarea vehiculelor
 - Omologarea componentelor, echipamentelor și pieselor plasate pe piață
 - Supravegherea pieței vehiculelor, componentelor, echipamentelor și pieselor
 - Inspecția tehnică periodică și inspecțiile tehnice în trafic.
- În plus, este necesar să se creeze și să se implementeze un sistem național de omologare a vehiculelor prin stabilirea unui cadru juridic cu cerințe tehnice aplicabile pe mai multe niveluri de rigurozitate, în funcție de starea vehiculului și procedura de omologare: de exemplu, nou sau utilizat, omologare de tip sau omologare individuală. Procedura națională de omologare trebuie să fie efectuată înainte de înmatriculare, iar la finalul acesteia să se emită un document unic care să demonstreze conformitatea vehiculului la înmatricularea vehiculului și inspecțiile tehnice periodice. Pentru omologarea componentelor și a pieselor pentru activitățile de supraveghere a pieței și pentru cerințele inspecțiilor tehnice periodice și în trafic trebuie aplicate procese legislative similare.

Activitatea A3.2: Transpunerea completă în legislația națională a prevederilor cadrului de reglementare al ONU (Acordul ONU 1958, Acordul ONU 1997, Acordul ADR, Acordul AETR) și ale cadrului de reglementare al UE (Regulamentele UE 2018/858, 168/2013, 167/2013, 165/2014 și Directivele UE 2014/45, 2014/47)

- Cerințele tehnice aplicate pentru omologarea națională a vehiculelor trebuie să aibă ca referință Regulamentele ONU și UE, și cel puțin următoarele acte de reglementare trebuie să fie luate în calcul:
 - Regulamentele ONU nr. 13, 13H și 78 privind frânarea vehiculelor și motocicletelor
 - Regulamentul ONU nr. 140 privind sistemul de control electronic al stabilității
 - Regulamentul ONU nr. 79 privind echipamentul de direcție
 - Regulamentele ONU nr. 30, 54 și 75 privind anvelopele
 - Regulamentele ONU nr. 48, 53 și 74 privind instalarea dispozitivelor de iluminat
 - Regulamentele ONU nr. 16 și 14 privind centurile de siguranță și ancorajele centurilor de siguranță
 - Regulamentul ONU nr. 145 privind sistemele de ancoraje ISOFIX
 - Regulamentele ONU nr. 94 și 95 privind protecția pasagerilor în cazul unei coliziuni frontale și laterale și Regulamentul ONU nr. 135 privind impactul lateral cu un stâlp
 - Regulamentul ONU nr. 127 privind siguranța pietonilor
 - Regulamentul ONU nr. 100 privind siguranța vehiculelor electrice
 - Regulamentele ONU nr. 58 și 93 privind protecția antiîmpănare spate și față
 - Regulamentul ONU nr. 43 privind geamurile de securitate.
- Pentru omologarea națională a vehiculelor, trebuie să fie recunoscute documentele care demonstrează omologarea ONU de tip a întregului vehicul sau omologarea UE de tip a întregului vehicul. În aceste cazuri, documentul unic poate fi emis fără niciun fel de verificări tehnice sau teste. Același proces se aplică și în cazul unei componente sau piese aprobate ONU.

- În ceea ce privește armonizarea cu cerințele UN R.E.6. activitatea inspecțiilor tehnice periodice și în trafic beneficiază de specificații administrative și tehnice eficiente la nivel național. Astfel de specificații și procese trebuie puse în aplicare pentru autorizarea centrelor de inspecție, pentru certificarea inspectorilor și managerilor și pentru cerințele tehnice ale echipamentelor utilizate pentru măsurători. De asemenea, ar trebui să fie luată în considerare armonizarea mai îndeaproape a cerințelor inspecției tehnice periodice (tabele operaționale) cu cele prevăzute în Regulamentele ONU ale Acordului din 1997 (nr. 1, 2, 3 și 4) și în Anexa I a Directivei UE 2014/45.
- Actualizarea legislației existente cu privire la controalele în trafic pentru a transpune cerințele stabilite în Directiva UE 2014/47.
- Actualizarea legislației și a sistemelor naționale legate de instalarea, inspecția și verificarea tahografelor pentru a îndeplini specificațiile pentru tahografele inteligente din statele membre ale Uniunii Europene. La fel, procesul de autorizare a centrelor de inspecție și a experților necesită a fi actualizat.
- Actualizarea legislației existente legate de implementarea sistemelor de control al duratei maxime de conducere și al duratei minime de odihnă pentru șoferii profesioniști.
- Creșterea nivelului de confort și siguranță în serviciile de transport de pasageri prin armonizarea cerințelor de clasificare a autobuzelor cu recomandările Uniunii Internaționale a Transporturilor Rutiere (IRU) și Regulamentul ONU nr. 107.

Activitatea A3.3: Desemnarea autorităților naționale responsabile pentru omologarea vehiculelor și supravegherea pieței. Stabilirea surselor de finanțare pentru operaționalizarea acestora

- Desemnarea unei singure autorități competente responsabile pentru omologarea vehiculelor și componentelor (de tip sau individuală) la nivel național. Autoritatea națională va gestiona procesele administrative de omologare, inclusiv de emiteră a documentelor tehnice ale vehiculelor, și va răspunde de conformitatea flotei auto naționale cu reglementările de siguranță și emisii. Autoritatea de omologare va implementa un sistem pentru asigurarea conformității producției pentru vehiculele și componentele omologate de tip fabricate în masă sau importate în Republica Moldova. Sursele de finanțare pentru funcționarea acestei autorități pot include taxele de omologare percepute de la proprietarii de vehicule, producătorii de vehicule și componente sau reprezentanții acestora în Moldova.
- Desemnarea unei autorități competente pentru supravegherea pieței vehiculelor, componentelor și pieselor. Autoritatea națională va asigura, prin transpunerea cadrului juridic al Uniunii Europene, supravegherea conformității vehiculelor, componentelor și pieselor plasate pe piața moldovenească.

Activitatea A3.4: Definirea condițiilor administrative și de capacitate pentru Serviciile Tehnice desemnate care efectuează inspecții și teste legate de conformitatea vehiculelor

- Stabilirea unui nivel mai înalt de competență tehnică și crearea unui sistem juridic pentru desemnarea serviciilor tehnice prin evaluarea capacității lor folosind standarde de management al calității (personal, facilități și cunoștințe) conform ISO 17025 și ISO 17020. Normele corespunzătoare trebuie să facă referire la Anexa nr. 2 a Acordului din 1958. Serviciile tehnice trebuie să fie organizații terțe sau parte din autoritatea națională de omologare. Un serviciu tehnic demonstrează conformitatea vehiculelor, componentelor și pieselor cu cerințele legale și trebuie să aibă capacitatea de a efectua teste în conformitate cu Regulamentele ONU (personal și echipament) și cunoștințele necesare pentru a evalua certificatele de tip sau rapoartele de testare primite de la alte părți contractante la Acordul din 1958.
- Pentru a demonstra conformitatea vehiculelor cu cerințele legale, trebuie desemnate serviciile tehnice responsabile de efectuarea testelor de omologare. Aceste servicii tehnice trebuie să fie organizații terțe sau parte din autoritatea națională de omologare. Un serviciu tehnic trebuie să aibă capacitatea de a efectua teste în conformitate cu Regulamentele ONU (personal și echipament) și cunoștințele necesare pentru a evalua certificatele de tip sau rapoartele de testare primite de la alte părți contractante la Acordul din 1958.

Activitatea A3.5: Introducerea unui sistem eficient de penalizări pentru nerespectarea cerințelor specificate pentru vehicule

- Legislația privind supravegherea pieței vehiculelor trebuie să stabilească un sistem de penalizare (amenzi) pentru vehiculele, componentele și piesele neconforme plasate pe piața națională. Penalitățile trebuie să fie clasificate în funcție de domeniile de siguranță ale vehiculelor și să vizeze fiecare aspect specific neconform în privința siguranței traficului.

APLICARE

**Activitatea A3.6: Finanțarea sustenabilă a autorităților naționale de omologare a vehiculelor și de supraveghere a pieței pentru a-și menține capacitatea și funcționalitatea**

- Autoritățile de omologare a vehiculelor și de supraveghere a pieței trebuie să aibă mărimea corespunzătoare în ceea ce privește personalul și capacitatea pentru a evalua documentația vehiculelor și a efectua teste și inspecții conform distribuției și compoziției flotei auto naționale. Pentru a evalua în mod realist rezultatele trebuie utilizați indicatorii de performanță operaționali. Dacă aceste autorități vor avea servicii tehnice și centre de inspecție încorporate care efectuează teste și inspecții, ele trebuie să opereze și să fie organizate în conformitate cu standardele specifice de management al calității (ISO 17025 și ISO 17020). Sursele de finanțare utilizate trebuie să fie sustenabile și să fie asigurate fie din buget, fie prin taxele aplicate pentru evaluarea conformității, inspecții și teste.

Activitatea A3.7: Interconectarea și sincronizarea sarcinilor autorității de înmatriculare a vehiculelor, autorității de omologare a vehiculelor, centrelor de inspecție tehnică și autorității de supraveghere a pieței

- Elaborarea unui document național unic care să ateste omologarea vehiculelor și să conțină informații despre datele tehnice și cerințele tehnice cu care vehiculele sunt conforme. Acest document trebuie emis pentru toate vehiculele și în toate cazurile înainte de prima înregistrare permanentă de către autoritatea națională de omologare. Documentul trebuie schimbat sau înlocuit ori de câte ori caracteristicile tehnice se modifică pe durata de viață a vehiculului și trebuie să facă parte din documentele necesare pentru înregistrarea permanentă. Acesta trebuie emis prin intermediul unei baze de date electronice întreținute de autoritatea de omologare și apoi utilizat de autoritatea de înregistrare în procesul de eliberare a documentelor de înregistrare a vehiculelor și de centrele tehnice în timpul inspecțiilor periodice. Autoritatea de supraveghere a pieței trebuie să facă, de asemenea, parte din acest proces de schimb de informații.

Activitatea A3.8: Extinderea și dezvoltarea cerințelor tehnice și a capacității pentru controalele în trafic

- Definirea cerințelor tehnice pentru controalele în trafic și stabilirea unei colaborări eficiente între agențiile de aplicare a legii și autoritățile relevante pentru a efectua controale periodice în trafic în vederea identificării vehiculelor care nu respectă standardele de siguranță și emisii sau care se află în stare proastă.

Activitatea A3.9: Autorizarea centrelor de inspecție a vehiculelor și a atelierelor de reparații trebuie să se bazeze pe audituri inițiale la fața locului și supraveghere

- Evaluarea centrelor de inspecție a vehiculelor și a atelierelor de reparații în timpul procesului de autorizare trebuie să se bazeze pe audituri inițiale la fața locului și supraveghere. Auditurile trebuie efectuate de auditori calificați din rândul autorităților de stat și să joace un rol în evaluarea directă a conformității și capacității tehnice a centrelor. Procesul de audit oferă o imagine mai realistă a organizației auditate decât un proces de evaluare bazat exclusiv pe documente.

Activitatea A3.10: Adaptarea frecvenței inspecțiilor periodice la vechimea vehiculului și stabilirea unui sistem de informare a proprietarului privind data de expirare a talonului ITP

- Reevaluarea frecvenței inspecțiilor tehnice periodice în funcție de procesul de evaluare a riscurilor în corelație cu vechimea vehiculului și impactul asupra siguranței rutiere (numărul și categoriile). În plus, pentru a asigura inspecții mai eficiente, ar trebui dezvoltat un sistem IT național pentru notificarea proprietarilor de vehicule cu privire la data expirării certificatelor și campanii de rechemare pentru vehiculele lor.

EDUCAȚIE


Activitatea A3.11: Programele de formare pentru auditori și inspectori din rândul autorităților desemnate, serviciile tehnice și centrele de inspecție trebuie să fie actualizate și îmbunătățite continuu

- Programele de formare pentru inspectori, evaluatori și specialiști în testare trebuie să fie actualizate continuu în concordanță cu dezvoltarea tehnologică a vehiculelor și informațiile de la producători și autorități responsabile cu implementarea măsurilor pentru vehicule mai sigure. De exemplu, centrele de formare profesională pentru inspectori și manageri utilizează programe instituite de Ministerul Educației și Cercetării. Personalul Agenției Naționale Transport Auto, care este implicat în evaluarea și autorizarea acestor centre de inspecție, ar trebui, de asemenea, să participe în elaborarea curriculumelor de formare.

Activitatea A3.12: Organizarea și desfășurarea campaniilor de sensibilizare publică privind beneficiile utilizării vehiculelor mai sigure

- Avantajele utilizării vehiculelor mai sigure, care au:
 - inspecțiile tehnice periodice efectuate la timp
 - lucrările de întreținere și reparații efectuate în ateliere autorizate, conform documentației producătorului și cu piese și componente omologate/certificate
 - campanii de rechemare pentru siguranță desfășurate la solicitarea producătorului
 - sisteme avansate de asistență a șoferului (sistem de frânare automată, sistem de asistență la menținerea benzii, sistem de monitorizare a somnolenței șoferului, sistem de asistență inteligentă pentru controlul vitezei)
 - trebuie aduse la cunoștința utilizatorilor de vehicule prin desfășurarea unor campanii multimedia captivante și informative, inclusiv videoclipuri și postări pe rețelele sociale.

TEHNOLOGIE


Activitatea A3.13: Instituirea portalurilor IT și a aplicațiilor specifice care ajută utilizatorii de vehicule să primească informații despre valabilitatea inspecției tehnice, kilometraj și alte date despre istoricul privind siguranța vehiculului

- Autoritățile trebuie să sprijine crearea portalurilor IT și a aplicațiilor destinate să amintească utilizatorilor de vehicule despre data expirării inspecției tehnice, inclusiv istoricul indicațiilor de kilometraj. Dacă sistemele IT pot oferi și istoricul de întreținere și reparații, în special intervențiile tehnice asupra sistemelor de siguranță, atunci ele pot deveni un instrument important pentru evaluarea stării vehiculului înainte de efectuarea unei inspecții sau proceduri de achiziție.

Activitatea A3.14: Sprijinirea utilizării metodelor complementare pentru evaluarea stării tehnice a vehiculelor în timpul inspecțiilor tehnice folosind interfețele electronice instalate pe vehicule (OBD II)

- Regulamentul ONU din 1991 privind conformitatea cu cerințele tehnice aferente circulației anexat la Acordul din 1997 și Directiva UE 2014/45 privind inspecțiile tehnice periodice, recomandă să se utilizeze o interfață electronică existentă ca metodă complementară de testare pentru sistemele de vehicule susținute de dispozitive și software electronice. Se recomandă utilizarea interfeței OBD II ca metodă mai eficientă și mai fiabilă pentru confirmarea rezultatelor inspecțiilor.

Activitatea A3.15: Sprijinirea înmatriculării vehiculelor noi care respectă cele mai recente reglementări de siguranță și care au instalate tehnologii ADAS (Sisteme avansate de asistență a șoferului)

- Vehiculele dotate cu cele mai noi tehnologii de asistență a șoferului în situații de urgență sunt cruciale pentru îmbunătățirea siguranței. Se recomandă în mod ferm sprijinirea reînnoirii flotei auto naționale prin acordarea stimulentei pentru vehiculele echipate cu Sisteme avansate de asistență a șoferului (sistem avansat de frânare de urgență, sistem de asistență la menținerea benzii, sistem de asistență inteligentă pentru controlul vitezei, control electronic al stabilității, sistem de monitorizare a somnolenței șoferului și etilotest cu sistem blocare motor).

3.4. Comportamentul sigur al participanților la trafic

3.4.1. Instruirea și testarea șoferilor

Orice persoană care îndeplinește criteriile de aptitudine medicală și are cel puțin 16 ani (pentru motocicletele sau cvadriciclurile motorizate, adică categoriile de vehicule A1, B1) sau cel puțin 18 ani (pentru alte categorii de vehicule) poate obține un permis de conducere în Republica Moldova.

Instruirea șoferilor provizorii se desfășoară prin programe autorizate/acreditate de Agenția Națională de Asigurare a Calității în Educație și Cercetare.

Dreptul legal de a conduce este clasificat ca drept special în funcție de categoria și/sau subcategoria de permis obținut în conformitate cu legislația Republicii Moldova și înregistrat în Registrul de stat al conducătorilor auto (RSCA). Dreptul legal de a conduce este determinat de deținerea unui permis de conducere, care indică categoria sau subcategoria de vehicul pentru care se deține dreptul de a conduce, sau prin înregistrarea acestui drept în RSCA, cu condiția ca șoferul să aibă un document de identitate valid eliberat pe numele său.

■ Permise de conducere

În conformitate cu prevederile Legii nr. 131 privind siguranța traficului rutier, Agenția Servicii Publice (ASP) este responsabilă pentru:

- Realizarea modelelor și emiterea permiselor de conducere, certificatelor și numerelor de înmatriculare a vehiculelor;
- Organizarea și petrecerea examenelor pentru obținerea dreptului de a conduce vehicule;
- Înregistrarea și radierea vehiculelor din registrul de stat al vehiculelor;
- Elaborarea reglementărilor care urmează a fi aprobate de guvern, legate de evidența permiselor de conducere și a certificatelor de înmatriculare, a modelelor acestor documente, desfășurarea examenelor pentru obținerea dreptului de a conduce vehicule, precum și înregistrarea și radierea vehiculelor din registrul de stat al vehiculelor;
- Crearea, utilizarea, actualizarea și gestionarea Registrului de stat al transporturilor și a Registrului de stat al conducătorilor auto; și
- Verificarea îndeplinirii de către solicitant a condițiilor de licențiere pentru formarea personalului în domeniul transportului rutier, pe baza declarației pentru eliberarea permisului și a documentelor atașate, precum și organizarea verificării prealabile la fața locului, împreună cu alte autorități publice competente, a îndeplinirii de către solicitant a condițiilor de licențiere.

■ Categoriile de permise de conducere

În conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 181/2022 pentru aprobarea Regulamentului privind procedura de examinare pentru obținerea dreptului de a conduce vehicule, emiterea și valabilitatea permisului de conducere, în funcție de tipul, destinația și particularitățile tehnice ale vehiculelor pentru care conducerea necesită deținerea unui drept special, confirmat printr-un permis de conducere, este împărțit în categorii și subcategoriile conform principiilor principale ale Convenției din 1968 privind traficul rutier, ratificată de Republica Moldova prin Decizia Parlamentului nr. 1318-XII din 2 martie 1993 și Directivelor CE privind permisele de conducere (2006/126/CE).

Tabelul 17

Vârsta minimă și categoriile selectate de permise de conducere

Categoria permisului de conducere	Vârsta
subcategoria AM	de la 16 ani
categoria A	de la vârsta de 20 de ani, dacă persoana prezintă dovada că a condus motocicletele în subcategoria A2 timp de cel puțin doi ani de la 24 ani
categoria B	de la 18 ani
categoria C	de la 21 ani
categoria D	de la 24 ani

■ Examenul pentru obținerea dreptului de a conduce vehicule

Persoanele care solicită examenul pentru obținerea permisului de conducere sau pentru a schimba categoria/subcategoria permisului de conducere trebuie să prezinte dovada completării unui program de formare autorizat/acreditat, să îndeplinească cerințele de vârstă și să fie apte din punct de vedere medical conform regulilor aprobate de Guvern.

Centrele/unitățile de formare a șoferilor trebuie să înregistreze informațiile referitoare la toate persoanele înscrise în cursurile de formare a șoferilor în termen de trei zile lucrătoare de la începutul cursului. Această informație este înregistrată în Registrul unităților de instruire a conducătorilor de vehicule și formabililor deținut de Ministerul Educației și Cercetării.

Informațiile înregistrate în Registrul unităților de instruire a conducătorilor de vehicule și formabililor trebuie să includă data emiterii, seria și numărul certificatului obținut și categoria/subcategoria vehiculului pentru care s-a finalizat formarea.

Solicitanții pot participa la un curs organizat de un centru/unitate de formare a șoferilor dacă nu au atins vârsta minimă prescrisă pentru categoria/subcategoria pentru care se formează, dar nu mai mult de 12 luni înainte de finalizarea acestuia, cu excepția elevilor instituțiilor de învățământ profesional cu profil tehnic ale căror programe de studiu includ studierea materialului corespunzător pentru obținerea dreptului de a conduce vehicule.

Persoanele care solicită examenul pentru obținerea permisului de conducere sau pentru a schimba categoria/subcategoria permisului lor de conducere, care au dovada formării dintr-un alt stat, pot fi admise la examinare dacă a fost încheiat un acord între Republica Moldova și statul respectiv în acest domeniu.

O persoană cu dizabilități poate obține un permis de conducere dacă susține examenul practic utilizând un vehicul adaptat dizabilităților lor în categoria/subcategoria respectivă. Licența de a conduce și permisul de conducere vor conține detalii despre vehiculele pe care le pot conduce și eventualele restricții.

Metodologia pentru desfășurarea examinării pentru obținerea permisului de conducere și documentarea permiselor de conducere este elaborată de Ministerul Educației și Cercetării împreună cu autoritățile competente și aprobată de MEC.

În decembrie 2022, Ministerul Educației și Cercetării (MEC) a aprobat „Metodologia de desfășurare a examenului pentru obținerea dreptului de a conduce vehicule și documentarea cu permis de conducere” care a fost elaborată în colaborare cu Agenția Servicii Publice (ASP). Metodologia transpune în procedura de examinare detaliile enumerate în Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere și instrumentele pentru realizarea unei evaluări riguroase, transparente și obiective în vederea obținerii unui permis de conducere pentru toate categoriile/subcategoriile. Modificările includ stabilirea unui timp minim pentru testele practice: 25 de minute pentru categoriile B și BE și 45 de minute pentru categoriile C, CE, D/subcategoriile C1, C1E, D1, DE; precum și noi parametri tehnici pentru manevrele speciale de conducere efectuate pe traseul de testare.

Noua procedură de examinare stabilește, de asemenea, condițiile pentru schimbul de permise de conducere emise de autoritățile altor state cu care Republica Moldova a încheiat acorduri bilaterale privind conversia permiselor de conducere.

Pentru a asigura o evaluare obiectivă, metodologia pune accent pe conducerea în siguranță în funcție de diferite situații și condiții de drum și respectarea Regulamentelor de circulație rutieră, în cadrul examenelor programelor de formare profesională pentru conducătorii auto din toate categoriile/subcategoriile (Ordinul MEC nr. 260 din 12 aprilie 2022).

Examenul pentru obținerea permisului de conducere constă din:

- (1) **Examenul teoretic** de cunoaștere a regulilor rutiere, tehnicilor de conducere a vehiculelor, comportamentului și siguranței, tehnicilor de prim ajutor medical și noțiuni generale de mecanică auto, care se desfășoară folosind complexul tehnic-aplicativ de examinare teoretică „Clasa de examinare”, pe baza materialului didactic aprobat de Ministerul Educației și Cercetării și coordonat cu Ministerul Afacerilor Interne.
- (2) **Examenul practic** care vizează îndemânarea/abilitatea de a conduce un vehicul conform categoriei/subcategoriei pentru care se solicită dreptul de a conduce:
 - Pentru categoria A/subcategoriile AM, A1, A2 și B1, un test practic se desfășoară pe un poligon/ teren de testare
 - Pentru categoriile/subcategoriile B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E și D, un test practic se desfășoară pe un traseu de testare. Testarea condițiilor de traseu vizează îndemânarea/abilitatea de a efectua manevre speciale de conducere specifice testării pe poligon
 - Pentru obținerea categoriei F, conducătorii auto susțin un test practic la unitățile de formare a personalului de transport rutier unde au fost instruiți.

Și procedura pentru contestarea examenului este reglementată. Persoanele care nu sunt de acord cu rezultatul examenului teoretic sau practic pot depune o contestație în termen de trei zile lucrătoare. Cererea de contestare se depune la subdiviziunea care a desfășurat examinarea în cadrul Departamentului Înmatriculare a Mijloacelor de Transport și Calificare a Conducătorilor Auto din cadrul Agenției.

Tabelul 18
Categoriile de șoferi după gen (la 1 ianuarie 2023)

Categoriile de conducători auto	Gen		Total
	M	F	
TOTAL	735 124	270 480	1 005 604

Sursa: ASP, 2023 (asp.gov.md)

Școlile auto funcționează în conformitate cu cadrul juridic menționat mai jos: Legea privind siguranța traficului rutier nr. 131 și Codul educației al Republicii Moldova nr. 152/2014.

Conform informațiilor furnizate de Agenția Servicii Publice, actualizate la 29 iunie 2022, în Republica Moldova sunt înregistrate 111 școli auto, care dispun de licență valabilă emisă de Unitatea de instruire a personalului din domeniul transportului rutier sau de autorizație/acreditare provizorie pentru un program de formare profesională conform deciziei Ministerului Educației și Cercetării.¹⁶

În 2022 a fost lansat un registru digital al instituțiilor care desfășoară cursuri de formare pentru conducători auto și cursanți. Acest registru electronic nou reprezintă un sistem informațional creat de Agenția de Guvernare Electronică (AGE) în parteneriat cu Ministerul Educației și Cercetării. Este o platformă unică pentru gestionarea digitală a informațiilor despre unitățile care se ocupă cu formarea conducătorilor auto. Registrul oferă un mediu de gestionare accesibil și sigur pentru înregistrarea și verificarea formabililor, precum și pentru înregistrarea rezultatelor examenelor.

Cei interesați de obținerea unui permis de conducere pot accesa www.scoliauto.gov.md pentru a afla care școli au primit acreditare și pentru a se înregistra online să participe la programele de formare. Sistemul permite Agenției Servicii Publice să primească, prin intermediul MConnect, date despre persoanele care au promovat examenele teoretice în școlile auto pentru a le include pe o listă electronică pentru participarea la examenul practic în vederea obținerii dreptului de a conduce vehicule.

Noua soluție electronică a fost dezvoltată în cadrul proiectului „Modernizarea serviciilor guvernamentale” cu asistența Grupului Băncii Mondiale.

Moldova are un sistem de puncte de penalizare în conformitate cu prevederile Codului Contravențional ca sancțiune complementară și mijloc de corecție și reeducare a unei persoane care a comis o infracțiune legată de siguranța rutieră. Anual sunt înregistrați aproximativ 400-500 de conducători auto ale căror permise au fost revocate.

În conformitate cu Conceptul Sistemului Informațional „Registrul Unităților de Instruire pentru Șoferii de Vehicule și Cursanți” și regulamentul privind modul de ținere a Registrului unităților de instruire a conducătorilor de vehicule și formabililor aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 370/2022, acest sistem de informații este o platformă unică pentru gestionarea informațiilor în format electronic privind unitățile de instruire și cursanții, și oferă un mediu informațional accesibil și securizat pentru asigurarea înregistrării și acreditării unităților de instruire, verificării și înregistrării cursanților și înregistrării rezultatelor examenelor.

Dacă se acumulează 15 puncte de penalizare, ofițerul de investigare trebuie să trimită cazul contravențional pentru examinare în instanța relevantă. Odată cu sancțiunea principală și aplicarea punctelor de penalizare, instanța poate aplica o interdicție asupra dreptului de a conduce vehicule pentru o perioadă de la șase luni până la un an ca sancțiune suplimentară.

Punctele de penalizare sunt anulate după o perioadă de șase luni de la data contravenției pentru care au fost aplicate sau de la data deciziei instanței de a revoca dreptul de a conduce. Punctele de penalizare pot fi anulate la prezentarea unui document care atestă absolvirea unui program special de formare pentru anularea punctelor de penalizare, aprobat de Guvern.

¹⁶ <https://asp.gov.md/ro/informatii-utile/scoli-auto>.

3.4.2. Conducători auto profesioniști

Centrele de formare și informare a personalului transporturilor rutiere își desfășoară activitatea în conformitate cu Legea transportului rutier nr. 150 și Codul educației nr. 152 [17/07/2014].

După participarea la cursurile de calificare inițială la un centru de formare profesională, perfecționare și atestare acreditat și înregistrat, Agenția Națională Transport Auto emite un certificat de competență profesională. Pentru gestionarea transportului rutier sau pentru a practica profesia de șofer trebuie efectuat un examen sub formă de test grilă.

Pentru obținerea unui certificat de competență profesională pentru conducere este nevoie de deținerea unui permis de conducere pentru categoria/subcategoria respectivă de vehicul și a unui certificat care atestă finalizarea unui curs de conducere în traficul național și/sau internațional. Un certificat de competență profesională pentru conducerea în traficul internațional îi permite titularului să opereze și în traficul național.

Conducătorii auto care transportă mărfuri periculoase trebuie să dețină un certificat ADR – certificat de formare profesională a conducătorilor auto – a cărui perioadă de valabilitate este de cinci ani. Acesta se obține de la un centru acreditat de formare profesională, perfecționare și atestare, conform prevederilor secțiunilor 8.2.1 și 8.2.2 din Anexa B la ADR.

3.4.3. Educația tuturor participanților la trafic

Educația de bază pentru siguranța rutieră a cetățenilor moldoveni se obține în școală. Educația suplimentară privind siguranța rutieră poate fi obținută în cadrul instituțiilor de învățământ superior, cum ar fi universitățile (studii de licență, masterat) pentru studenții programelor specifice.

Activitatea legată de educația privind siguranța rutieră a Ministerului Educației și Cercetării (MER) include:

1. Aprobarea curriculumului pentru educația timpurie (de la trei până la șapte ani; cu conținut despre siguranța rutieră), aprobat de Consiliul Național pentru Curriculum (Ordinul Ministerului Educației, Culturii și Cercetării nr. 1699 din 15 noiembrie 2018).
2. Aprobarea curriculumului național „Învățământ primar, programă școlară Consiliere și dezvoltare personală” (7-11/12 ani) cu conținut privind siguranța rutieră, aprobat de Consiliul Național pentru Curriculum (Ordinul Ministerului Educației, Culturii și Cercetării nr. 1124 din 20 iulie 2018).
3. Aprobarea curriculumului național „Dezvoltare personală” (cu conținut despre siguranța personală, inclusiv siguranța rutieră), cls. 5-12 (11/12-16/17 ani), aprobat de Consiliul Național pentru Curriculum (Ordinul Ministerului Educației, Culturii și Cercetării nr. 1124 din 20 iulie 2018).
4. În conformitate cu prevederile Ordinului Ministerului Educației, Culturii și Cercetării nr. 1407 din 15 decembrie 2020, au fost elaborate, editate, multiplicat și distribuite produse curriculare „Securitate rutieră: Ghid metodologic pentru personalul didactic din instituții” către organele specializate locale în educația timpurie (6500 de exemplare) și „Securitate rutieră: Album de materiale demonstrative” (1500 de exemplare).
5. În 2018, un Pachet educațional pentru siguranța rutieră a fost aprobat de Ministerul Educației, Culturii și Cercetării și introdus în curriculumul național al Moldovei ca ghid de suport didactic pentru profesori și educatori în cadrul disciplinei Dezvoltare Personală.

Pachetul educațional pentru siguranța rutieră a fost dezvoltat de Alianța Estică pentru Transport Sigur și Durabil (EASST) și tradus și adaptat de Automobil Club din Moldova și Fundația ProtectMD.

Pachetul este un instrument educațional menit să sprijine predarea siguranței rutiere atât în contexte formale, cât și non-formale în grădinițe și școli. Oferă resurse pentru a învăța copiii și tinerii principalele mesaje și cunoștințe necesare pentru a se deplasa pe drum în condiții de siguranță. Principiile-cheie care stau la baza tuturor activităților din cadrul Pachetului educațional pentru siguranța rutieră EASST includ: conștientizarea aspectelor ce țin de trafic și a pericolelor acestuia; comportamentul adecvat în apropierea drumurilor; și luarea unor decizii sigure pentru siguranța personală și a celor din jur. Pachetul educațional include o gamă diversă de activități, cum ar fi povestiri, artă, teatru, sondaje, proiecte de cercetare, exerciții practice și discuții de grup. Împărțit în trei secțiuni adresate copiilor sub 6 ani, 6-11 ani și 12-14 ani, pachetul include conținut adecvat vârstei, bazat pe principiul învățării active și cercetării elevilor.¹⁷

6. Dezvoltarea unui comportament responsabil în traficul rutier se desfășoară în cadrul disciplinei opționale „Autovehicule: comportament și siguranță” (cls. 10-12), recomandată de Ministerul Educației și Cercetării. Curriculumul pentru această disciplină a fost aprobat prin Ordinul Ministerial nr. 653/2020.

¹⁷ <http://saferoads.md/index.php?view=news&t=road-safety-education-pack-for-teachers-and-educators-in-moldova>.

7. Pentru organizarea activităților extracurriculare în domeniul asigurării protecției vieții și sănătății elevilor, ministerul elaborează anual ghiduri metodologice privind organizarea și desfășurarea activităților pentru formarea comportamentului responsabil al elevilor în situații excepționale și/sau de risc, inclusiv în traficul rutier, cu sugestii metodologice legate de siguranța rutieră (anii școlare 2022–2023, capitolele I și III).
8. Pentru a asigura un proces eficient de formare a comportamentului responsabil al elevilor în traficul rutier și în situații excepționale și/sau de risc, Planul anual de activitate al fiecărei instituții de învățământ include o componentă privind „Asigurarea protecției vieții și sănătății copiilor” (rezultată din prevederile p. 1.7 din Planul-cadru pentru învățământul primar, gimnazial și liceal, anii școlari 2022–2023).
9. La nivel instituțional, pentru a menține o conexiune cu realitatea din traficul rutier, unitățile de management ar trebui să completeze oferta educațională prin proiectarea/organizarea/realizarea unor activități didactice/manageriale pe diverse modele de rezultate care să vină în completarea dimensiunii cognitive a învățării cu dimensiuni afective, atitudinale și morale legate de siguranța în diverse situații și contexte rutiere. În acest sens, se recomandă anual diverse activități, cum ar fi Săptămânile Siguranței Rutiere în septembrie/mai; diverse activități multidimensionale care conectează instituțiile de învățământ, familiile și comunitățile în contexte formale și non-formale; și participarea la campanii/săptămâni europene sau globale de siguranță rutieră în parteneriat cu organizații ale societății civile dedicate siguranței rutiere.

Periodic, ofițerii de poliție fac vizite la grădinițe și școli și oferă lecții despre siguranța rutieră ca parte a activităților Direcției Prevenire a Inspectoratului național de securitate publică al MAI. Majoritatea acestor acțiuni sunt sprijinite de organizații non-guvernamentale naționale și internaționale prin furnizarea de resurse, materiale didactice și echipamente. Din păcate, aceste evenimente nu sunt suficiente pentru a aborda în mod exhaustiv și sistematic subiectul siguranței rutiere și pentru a obține un nivel ridicat de conștientizare în rândul copiilor și tinerilor pentru a asigura un comportament mai sigur pe drumuri.

Anual, în toată țara, poliția desfășoară mai multe măsuri și campanii de informare și conștientizare, menite să reducă accidentele rutiere. În același timp, în funcție de tendințele operative din anumite zone de risc, pot fi implementate operațiuni speciale care vizează: viteza, Noaptea Albe (conducerea în stare de ebrietate), siguranța autobuzelor, siguranța motocicliștilor, siguranța la semafor, siguranța la trecerile de cale ferată și siguranța pietonilor.

Controlul corect exercitat de poliție și implicarea comunității îmbunătățesc conștientizarea publicului și respectul față de activitatea poliției în aplicarea legilor de siguranță rutieră. Decât să se concentreze doar pe sancționarea șoferilor și colectarea de amenzi după fapt, poliția a început să interacționeze mai activ cu comunitățile, contribuind la creșterea conștientizării riscurilor rutiere prin activități educative.

■ Programe de conștientizare publică

Este important ca societatea civilă să se implice în activitatea de siguranță rutieră la nivel național prin furnizarea de expertiză și îndrumare pentru a asigura responsabilitatea și durabilitatea în cadrul Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere.

De exemplu, în 2018, Automobil Club din Moldova (ACM) a propus o soluție inovatoare pentru a oferi sisteme de siguranță (scaune auto) pentru copii familiilor cu venituri mici. www.baby4baby.org este o platformă web de donații care permite familiilor să doneze și să împartă sisteme de siguranță pentru copii în toată Moldova.

Aceste donații au fost prezentate formal familiilor cu venituri mici la un eveniment de lansare în Chișinău. Lansarea a inclus prezentări ale ACM despre modul de utilizare a noii platforme web de donații, precum și o demonstrație practică despre modul de instalare și utilizare corectă a diferitelor categorii de sisteme de siguranță pentru copii în funcție de vârstă/înălțime/greutate. Împreună cu o campanie națională de advocacy privind utilizarea sistemelor de siguranță pentru copii, proiectul a dus la o creștere semnificativă a utilizării și înțelegerii acestor sisteme.

Până în prezent, platforma de donații a facilitat donarea a 790 de sisteme de siguranță pentru copii familiilor cu venituri mici. Dintre acestea, 320 au fost donații de la familii moldovenești locale către platformă. Prin www.baby4baby.org, ACM își propune să educe publicul cu privire la cerințele și utilizarea în siguranță a sistemelor de siguranță pentru copii, să implice comunitățile în proces și să faciliteze accesul la astfel de sisteme pentru familiile vulnerabile din întreaga țară.

3.4.4. Analiza factorilor de risc

Conform poliției, Moldova a pierdut 1.572 de cetățeni (în medie 262/an) în urma a aproximativ 2.454 de accidente rutiere pe an între 2017 și 2022. Cea mai mare rată a fatalităților cauzate de accidentele rutiere a fost înregistrată în 2017, cu 302 de decese din 2.640 de accidente, comparativ cu 217 decese înregistrate în 2022 (a se vedea detalii în capitolul 2).

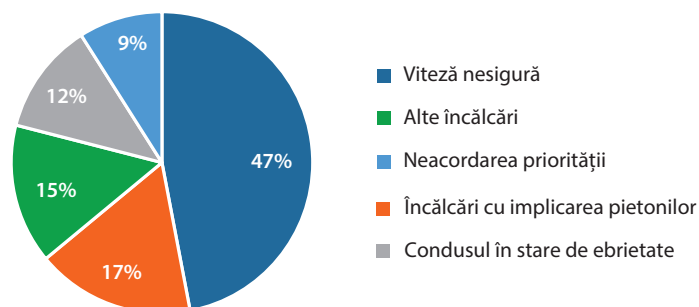
În ultimii cinci ani, a existat o reducere constantă a numărului de accidente rutiere. Indicele cel mai scăzut a fost înregistrat în 2020: acest fapt fiind puternic legat de pandemia COVID-19.

■ Excesul de viteză

Conform datelor poliției, severitatea accidentelor rutiere în zonele rezidențiale situate de-a lungul drumurilor naționale (așezări liniare) este de două ori mai mare decât în zonele urbane, chiar dacă numărul accidentelor este de două ori mai mic. Cea mai comună cauză a accidentelor rutiere înregistrate în 2022, conform datelor poliției, a fost excesul de viteză (Figura 44), care este demonstrată de „depășirea vitezei de siguranță pentru condițiile drumului” reprezentând 47% din numărul total de decese, chiar dacă doar 30% din accidente sunt cauzate de depășirea vitezei de siguranță.

Figure 44

Rata mortalității pe tipuri de încălcări în 2022

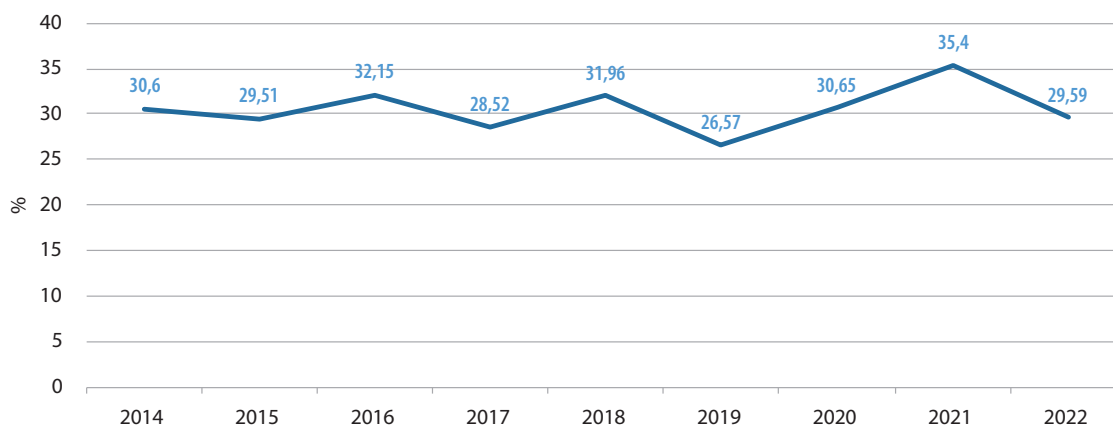


Sursa: MAI, 2023.

Conform analizei poliției, principala cauză a accidentelor rutiere la nivel național este „viteza inadecvată pentru condițiile de vizibilitate, starea și situația drumului”. Aceasta reprezintă în medie 747 de accidente pe an sau 30,45% din numărul total de accidente. De asemenea, viteza s-a dovedit a fi principala cauză a deceselor, cu o rată și mai mare de 49,55% și o medie de 130 de decese înregistrate anual. Ca urmare a accidentelor în care viteza este factorul determinant, în medie 889 de persoane pe an sunt traumatizate.

Figura 45

Evoluția accidentelor rutiere cauzate de excesul de viteză 2014-2022



Sursa: MAI, 2023.

O altă cauză comună a accidentelor rutiere, conform datelor poliției, este „neacordarea priorității pietonilor”. Este considerată a fi cauza a 2.351 de accidente rutiere sau o medie de 392 de accidente pe an, practic câte un accident pe zi.

În ultimii ani nu au fost efectuate sondaje publice la nivel de stat pentru a evalua schimbările de atitudine față de regulile de circulație sau respectarea acestora de către public. Cu toate acestea, au fost efectuate unele sondaje de către organizații neguvernamentale, de exemplu, privind utilizarea centurilor de siguranță, a sistemelor de reținere pentru copii, siguranța pietonilor și accesibilitatea pentru persoanele cu dizabilități, precum și viteza etc. A se vedea mai mult la: www.saferoads.md/.

În 2021, ACM a efectuat un sondaj pentru a înțelege mai bine opinia publică cu privire la problemele legate de excesul de viteză și pentru a evalua nivelul de sprijin public pentru reducerea limitelor de viteză la 30 km/h în mediile urbane. Ca rezultat, 63% dintre respondenți din Moldova, comparativ cu mai puțin de 50% la nivel regional, au considerat că limitele de viteză pe drumurile urbane locale ar trebui să fie stabilite la 30 km/h sau mai puțin. 92% dintre respondenți, comparativ cu 80% la nivel regional, au fost de acord că 30 km/h ar trebui să fie viteza maximă în zonele școlare. Doar 23% dintre respondenți au considerat că poliția locală de trafic nu are capacitatea de a supraveghea și impune limitele de viteză, comparativ cu 33% la nivel regional.

■ **Participanți vulnerabili la trafic**

O provocare comună pentru toate statele în curs de dezvoltare, inclusiv Republica Moldova, este asigurarea securității participanților vulnerabili la trafic. Cu o pondere generală de peste 35%, coliziunile cu pietonii sunt cele mai frecvente accidente înregistrate pe rețeaua de drumuri publice. Pietonii constituie 37,9% din numărul total de decese ca urmare a accidentelor rutiere, comparativ cu o rată medie europeană de 27% și 19% în cazul țărilor cu venituri ridicate (Organizația Mondială a Sănătății, 2018).

Potrivit MAI, tinerii participanți la trafic cu vârste cuprinse între 18 și 24 de ani sunt cei mai expuși pericolelor, reprezentând mai mult de 49% din totalul deceselor în 2022.

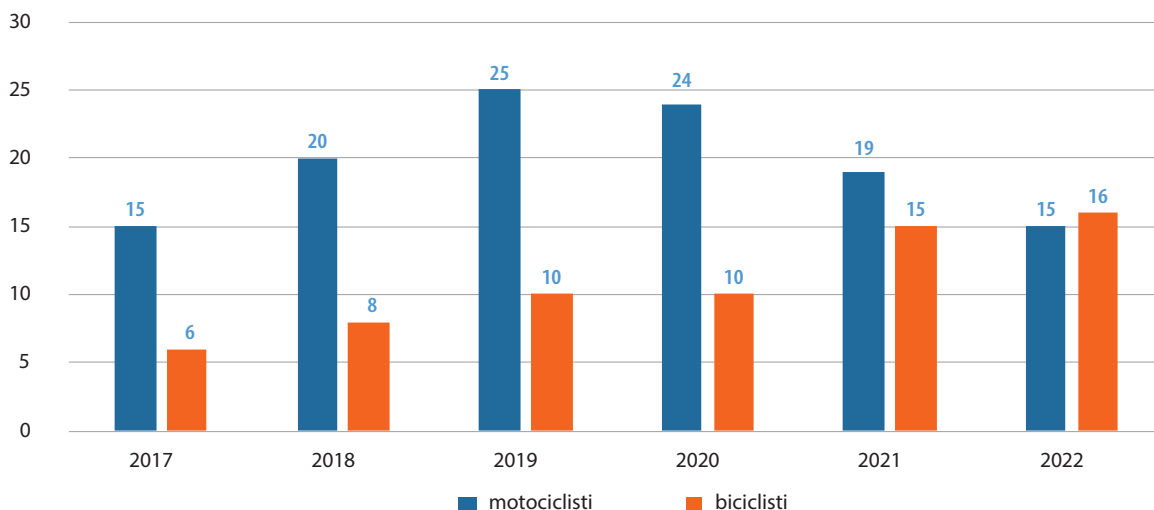
Această cifră este în creștere față de anii anteriori. Acest lucru se poate datora lipsei de experiență în conducerea unui vehicul, precum și unor comportamente și raționamente decizionale mai puțin dezvoltate.

În schimb, cea mai mare creștere a numărului de decese după vârstă se înregistrează printre adolescenții cu vârste cuprinse între 15 și 17 ani. Acest lucru se poate datora unei creșteri a utilizării de transport alternativ sau vehicule inteligente (biciclete, scutere etc.), care, în absența infrastructurii dedicate bicicletelor, sunt folosite pe șosele (uneori nepotrivite).

În Republica Moldova, analiza datelor privind decesele cauzate de accidente rutiere între 2017 și 2022 arată că pietonii reprezintă 37,9% din numărul total de decese, 22% sunt conducători auto și 17,18% sunt pasagerii autovehiculelor.

Figura 46

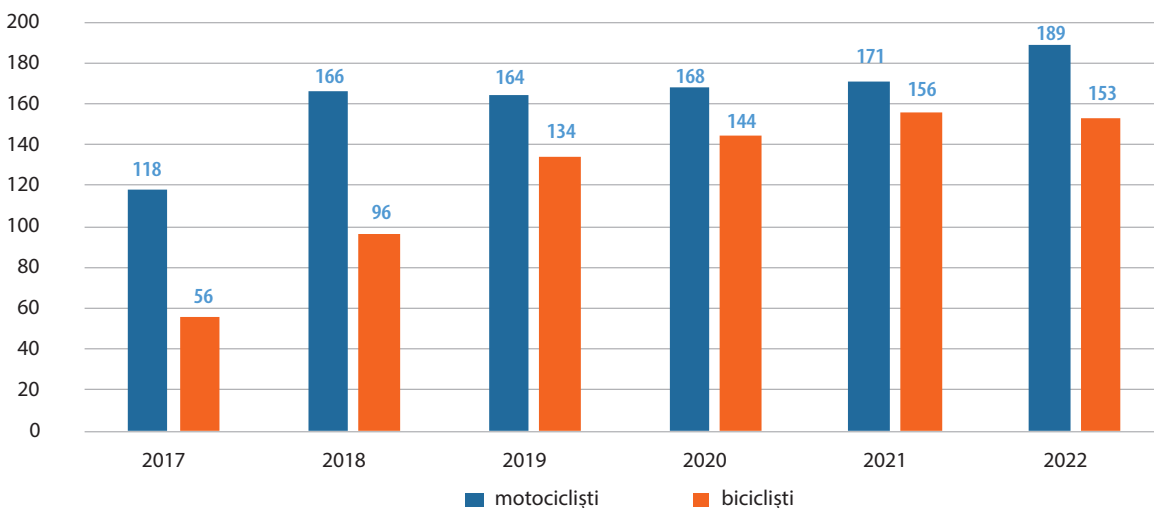
Numărul persoanelor decedate – motocicliști și bicicliști



Sursa: MAI, 2023.

Figura 47

Numărul persoanelor rănite – conducători PTW și bicicliști

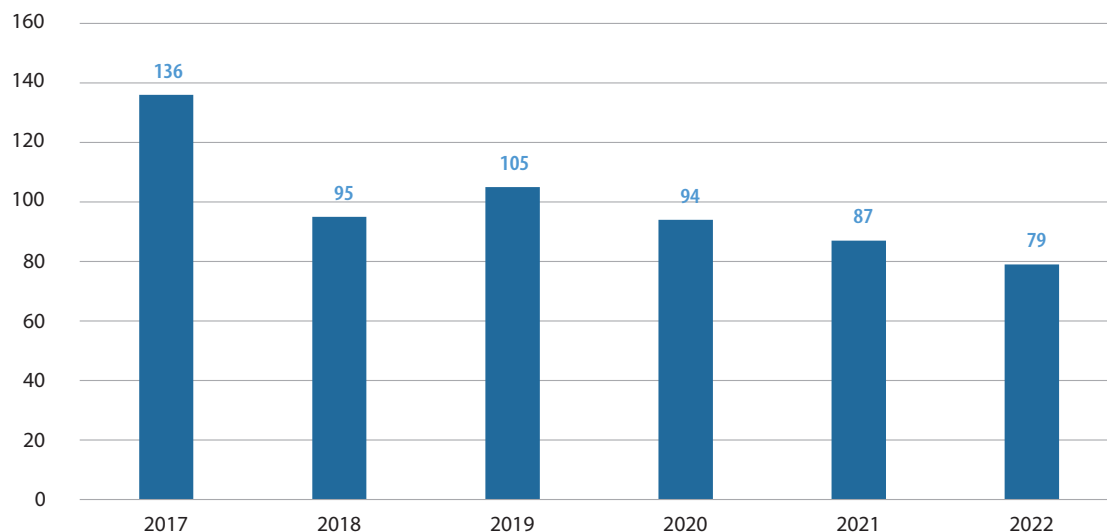


Sursa: MAI, 2023.

Între timp, numărul accidentelor cu implicarea bicicletelor și a vehiculelor cu două roți motorizate (PTW) arată, la fel, o tendință ascendentă pentru perioada analizată (2017-2022), numărul de decese printre bicicliști crescând de aproape 2,3 ori și numărul de răniți aproape triplându-se. Numărul de traumatizați printre conducătorii PTW a crescut cu 56%.

Figura 48

Numărul persoanelor decedate – pietoni



Sursa: MAI, 2023.

Datele privind numărul accidentelor rutiere cu implicarea participanților vulnerabili la trafic arată că decesele pietonilor au scăzut în 2022 comparativ cu 2017 (a se vedea capitolul 2). Anual, accidentele fatale cu implicarea pietonilor reprezintă peste 35% din numărul total de accidente rutiere înregistrate.

Tabelul 19

Numărul de accidente, pietoni decedați și traumatizați

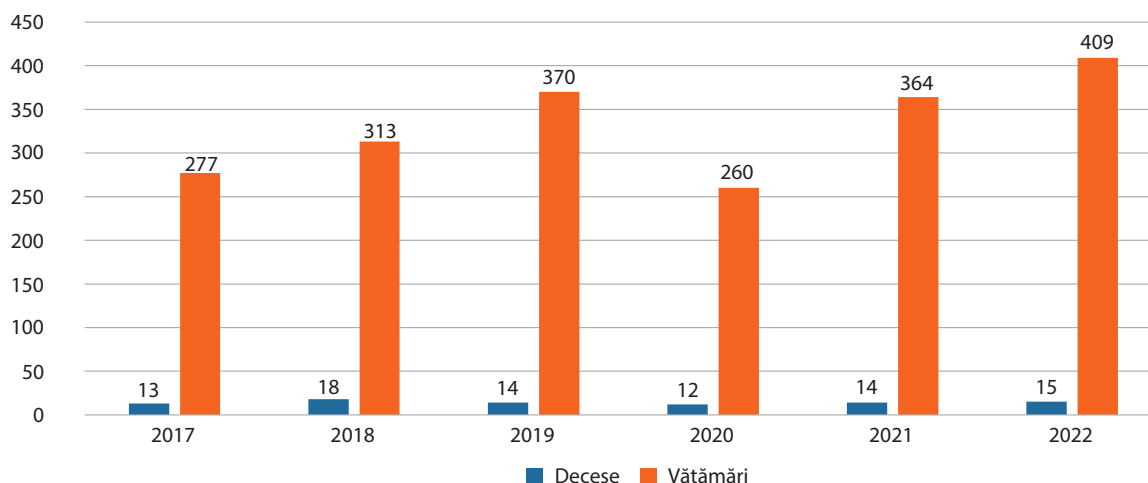
Anul	Total			Pietoni			% din numărul total de accidente
	Accidente	Decedați	Traumatizați	Accidente	Decedați	Traumatizați	
2017	2 640	302	2 993	997	136	913	37,76
2018	2 615	274	3 123	946	195	842	36,17
2019	2 585	277	3 031	948	105	866	36,67
2020	2 003	245	2 265	679	94	621	33,89
2021	2 548	257	2 864	876	87	792	34,37
2022	2 332	217	2 604	812	79	779	35,33

Sursa: MAI, 2023.

Analizând numărul de copii implicați în accidente rutiere în perioada 2017-2022, 86 (5,47%) și-au pierdut viața și 1992 (11,8%) au fost răniți. În contextul datelor generale, se observă o tendință crescătoare a victimelor în rândul copiilor în această perioadă, cu o creștere de 15,4% a deceselor și o creștere de 47,7% a copiilor răniți.

Figura 49

Numărul persoanelor decedate și traumatizate – minori (0-17 ani)



Sursa: MAI, 2023.

Există, de asemenea, preocupări serioase privind siguranța persoanelor cu dizabilități și mobilitate redusă. În 2016, un studiu privind dizabilitatea și riscul rutier în Moldova a fost publicat de Automobil Club din Moldova și EASST. Această cercetare s-a bazat pe un sondaj cu 100 de persoane cu dizabilități și a fost realizată în parteneriat cu Organizația Națiunilor Unite în Moldova, împreună cu mai multe organizații neguvernamentale.¹⁸ Studiul a concluzionat că persoanele cu dizabilități se confruntă cu dificultăți de la moderate până la severe în ceea ce privește transportul în Moldova. Aproape 50% dintre participanții la sondaj au menționat anumite probleme atunci când călătoresc spre alte orașe, iar 16% dintre respondenți nu călătoresc deloc. Chiar și traversarea drumului a fost considerată îngrijorătoare pentru 40% dintre persoanele intervievate.

În acest sens, diverse proiecte privind dizabilitatea și siguranța rutieră au fost inițiate în Moldova la nivel local și național, cu sprijinul EASST, FIA, PNUD și alte organizații www.easst.co.uk/disability-mobility-and-road-risk/.

Un studiu recent al societății civile a constatat că „șapte din zece persoane cu mobilitate redusă din Chișinău nu se simt în siguranță și chiar se simt în pericol când se plimbă prin oraș, în special când traversează strada”. Un studiu privind „Identificarea nevoilor persoanelor cu mobilitate redusă în siguranța rutieră în Chișinău” a fost realizat de ACM, în parteneriat cu experți de la Centrul pentru Drepturile Persoanelor cu Dizabilități (CDPD) și Universal Access Ltd.¹⁹ Acesta a indicat un nivel relativ ridicat de sprijin pentru măsurile de siguranță rutieră implementate în Moldova și o conștientizare generală bună a beneficiilor pe care le pot aduce aceste măsuri.

La fel ca în alte țări, în ultimii doi-trei ani, a apărut o problemă relativ nouă în siguranța traficului rutier, și anume creșterea numărului de utilizatori ai transportului alternativ. Aceasta a crescut necesitatea unei infrastructuri urbane adaptate pentru a le satisface nevoile. Conform unui sondaj din 2020, realizat pe un eșantion de 2003 respondenți, patru din zece persoane parcurg cu bicicleta 5-10 km, un sfert parcurge distanțe de 10-20 km, 15,4% parcurg până la cinci km, iar 17,7% peste 20 km. Astfel, transportul cu bicicleta poate reprezenta un număr semnificativ de deplasări zilnice în Chișinău. Studiul a fost realizat de ONG-ul EcoPro cu sprijinul proiectului Green City al PNUD și al Automobil Club din Moldova. Șaptezeci și cinci la sută dintre respondenți au declarat că ar opta cu siguranță pentru ciclism dacă infrastructura ar fi mai adaptată pentru acest mod ecologic de transport.

În 2021, Green City Lab al PNUD Moldova și Fondul Global pentru Mediu (FGM), cu expertiza ECOPRO și a Automobil Club din Moldova, au elaborat o strategie pentru îmbunătățirea infrastructurii aferentă transportului alternativ în Chișinău.²⁰ Principalul obiectiv al strategiei a fost de a formula o viziune pentru Consiliul Municipal pentru a face din Chișinău un oraș prietenos pentru pietoni și bicicliști. În prezent, strategia este actualizată de ACM și Direcția Generală Mobilitate Urbană a Primăriei Chișinău.

¹⁸ <http://saferoads.md/information/DMR-in-Moldova.pdf>.

¹⁹ www.saferoads.md/index.php?view=news&t=the-rights-of-free-and-safe-access-for-pedestrians-with-low-mobility-are-violated-on-the-streets-of-chiinu.

²⁰ www.undp.org/moldova/press-releases/strategy-development-alternative-transport-infrastructure-chisinau-was-developed-support-undp.

■ Activități de aplicare a legii

Conform datelor oferite de sistemul informațional automatizat pentru înregistrarea contravențiilor, cauzele contravențiilor și persoanele care au comis încălcări, în medie, au fost emise 17.420 de rapoarte de contravenție pe an între 2017 și 2022. Aceste rapoarte se bazează pe articolul 242, alineatele (1) și (2) din Codul Contravențional. Pentru părăsirea locului accidentului, au fost emise în medie 2.376 de rapoarte pe an, conform articolului 243, alineatele (1) și (2) din Codul Contravențional, observându-se o creștere a numărului de accidente rutiere în care infractorii părăsesc locul faptei.

Tabelul 20

Numărul amenzilor – infracțiuni rutiere art. 242 și 243

An	Articol	Contravenții detectate	Amenzi aplicate de către ofițerul de investigație	Referire în instanță	Privat	Arest	Amendă	Închis
2017	242	18 811	15 477	805	43	-	517	160
	243	1 401	-	1 382	651	34	65	327
2018	242	18 130	15 377	737	51	-	181	53
	243	1 356	77	1 239	354	16	253	149
2019	242	18 258	14 960	495	24	-	325	71
	243	2 324	1 557	698	13	-	439	74
2020	242	14 196	11 233	510	19	-	339	80
	243	2 592	2 094	294	13	1	187	24
2021	242	18 134	14 196	598	26	-	386	56
	243	3 449	2 693	205	8	-	133	18
2022	242	16 993	13 986	623	35	-	276	38
	243	3 137	2 720	238	13	-	129	6

Sursa: MAI, 2023.

*Note:

Articolul 238. Încălcarea regulilor de oprire și neacordarea de prioritate pietonilor și altor participanți la traficul rutier

Articolul 242. Încălcarea regulilor de circulație rutieră soldată cu deteriorarea bunurilor materiale ori cu cauzarea de leziuni corporale ușoare

Articolul 243. Părăsirea locului accidentului

Articolul 245. Încălcarea regulilor de circulație de către pietoni și alți participanți la trafic.

Anual, au fost emise 10.384 de rapoarte privind încălcările care au la bază articolul 245 din Codul Contravențional. În medie, au fost întocmite anual 6.215 rapoarte pentru neacordarea priorității pietonilor, conform articolului 238, alineatul (3) din Codul Contravențional, cu o creștere a numărului de încălcări ale regulilor de circulație de către pietoni, precum și o creștere a numărului de încălcări ale regulilor de oprire și a neacordării priorității pietonilor de către șoferi.

Tabelul 21

Numărul amenzilor – infracțiuni rutiere art. 238 și 245

An/Articol	2017	2018	2019	2020	2021	2022
art. 238	3 524	2 046	1 396	2 527	12 969	14 830
art. 245	4 792	2 293	2 991	10 898	18 438	22 896

Sursa: MAI, 2023.

Încălcările regulilor de circulație rutieră detectate prin sistemul automatizat de supraveghere a circulației rutiere „Controlul traficului” din 47 de intersecții din municipiul Chișinău sunt monitorizate de Sistemul de Monitorizare (în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 965/2014). În total există 224 de camere de supraveghere a traficului rutier modernizate, cu capacități extinse care monitorizează securitatea traficului rutier în țară, dintre care 178 de posturi de supraveghere sunt echipate cu radare.

Astfel, prin acest sistem, sunt fixate automat următoarele încălcări:

- Depășirea limitei de viteză
- Nerespectarea marcajelor rutiere
- Ignorarea semnalelor semafoarelor
- Nepurtarea centurii de siguranță
- Utilizarea telefonului mobil.

■ Utilizarea centurii de siguranță (statistici accidente rutiere)

Conform rapoartelor poliției, în 2022, au fost înregistrate 152 (8,3%) accidente rutiere (167 în 2021) în care ocupanții scaunului din față al mașinii nu și-au pus centura de siguranță. Ca urmare, 29 de persoane (43 în 2021) au murit și 113 (134 în 2021) au fost rănite. Aceste date se bazează pe numărul total de accidente rutiere înregistrate în 2022 (2.312). Comparând datele generale cu perioada similară a anului precedent, se observă o scădere în toate domeniile, după cum urmează: Reducere de 9% a numărului de accidente înregistrate, reducere de 32,6% a numărului de decese, reducere de 15,7% a numărului de răniți.

■ Controlul vitezei

Moldova are o legislație națională privind limitele de viteză, care a intrat în vigoare prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009 privind aprobarea Regulamentului Circulației Rutiere. Autoritățile locale din Moldova au dreptul să modifice limitele de viteză conform acestei legislații și sunt responsabile pentru gestionarea siguranței rutiere în localitățile respective.

În septembrie 2022, modificările aduse Regulamentului Circulației Rutiere (RCR) au avansat abordarea sistemelor sigure, impunând limite de viteză sub 30 km/h în zonele unde se întâlnesc participanții vulnerabili la trafic și autovehiculele, inclusiv școli, spitale, parcuri și centrele istorice ale orașelor. Aceasta include instalarea infrastructurii pentru a încetini traficul sub 30 km/h și benzi de circulație separate pentru autovehicule și bicicliști.

Astfel, conform RCR, limitele maxime de viteză pe drumurile publice sunt:

- În zonele urbane și rurale:
 - 50 km/h, limită generală de viteză
 - 30 km/h în zonele adiacente instituțiilor de învățământ, spitalelor, parcurilor, centrelor istorice ale orașelor
 - 20 km/h în zonele rezidențiale și în zonele adiacente drumului
 - 5 km/h în zonele pietonale
- Pe drumurile naționale:
 - 110 km/h pe drumurile semnalizate cu indicatorul rutier nr. 5.4
 - 90 km/h pe celelalte drumuri.

Alte măsuri incluse în legislație vizează protecția bicicliștilor și a altor utilizatori de vehicule pe două roți în timpul depășirii; utilizarea telefonului mobil și a căștilor este interzisă în timpul conducerii unui scuter, biciclete sau moped; utilizarea trotinetelor electrice a fost și ea reglementată, inclusiv limitele de viteză, ghidurile de utilizare a drumurilor și interdicțiile de a conduce sub influența alcoolului sau a substanțelor narcotice. Există planuri suplimentare de a elabora un nou cod rutier pentru a aborda tendințele de mobilitate în schimbare ale Moldovei.

În prezent, conform prevederilor art. 236 din Codul Contravențional²¹, sunt în vigoare următoarele sancțiuni pentru depășirea vitezei de circulație pe sectorul respectiv de drum:

- (1) Depășirea vitezei de circulație pe sectorul respectiv de drum cu 10 până la 20 km/h este sancționată cu o amendă de la 12 la 18 unități convenționale (1 unitate = 50 MDL echivalentul a 2,6 USD) și trei puncte de penalizare.
- (2) Depășirea vitezei de circulație pe sectorul respectiv de drum cu 20 până la 40 km/h este sancționată cu o amendă de la 18 la 24 unități convenționale și patru puncte de penalizare.
- (3) Depășirea vitezei de circulație pe sectorul respectiv de drum cu peste 40 km/h este sancționată cu o amendă de la 30 la 36 unități convenționale și cinci puncte de penalizare.

²¹ [CC218/2008 \(legis.md\)](#).

■ Conducerea sub influența alcoolului/drogurilor

În Moldova există o legislație privind conducerea sub influența alcoolului și a drogurilor, valabilă pentru populația în general, șoferii începători și șoferii profesioniști. Legislația privind conducerea sub influența alcoolului/drogurilor este implementată prin inspecții vizuale în timpul controalelor în trafic. Sunt efectuate pe larg teste de alcool și droguri folosind teste de sânge sau dispozitive Drager.

Pentru șoferii de vehicule sunt stabilite următoarele concentrații maxime de alcool admisibile la volan: 0,3 g/l în sânge și 0,15 mg/l în aerul expirat.

O stare de intoxicare minimă cu alcool se referă la o persoană cu o concentrație de alcool în sânge de 0,3 până la 0,5 g/l sau o concentrație de alcool în aerul expirat de 0,15 până la 0,3 mg/l.

O stare de intoxicație avansată cu alcool se referă la o persoană cu o concentrație de alcool în sânge de 0,5 g/l și mai mare sau o concentrație de alcool în aerul expirat de 0,3 mg/l și mai mare.

Conform art. 233 din Codul Contravențional și art. 2641, din Codul Penal, în Moldova se utilizează un sistem gradat de amenzi și puncte de penalizare pentru diferite niveluri de contravenții și repetări. Aceste sancțiuni variază de la 350 la 500 de unități convenționale (17.500 la 25.000 MDL echivalentul a aproximativ 975-1.395 USD); muncă neremunerată în folosul comunității de la 40 la 240 de ore; retragerea permiselor de conducere de la șase luni la trei ani; și retragerea permanentă a permiselor de conducere.

În același timp, conform prevederilor art. 211 din Legea privind siguranța traficului rutier, retragerea dreptului de a conduce vehicule poate fi ordonată de către instanță în următoarele cazuri:

- Titularul permisului a fost condamnat la o pedeapsă penală
- Titularul permisului a fost declarat inapt de către personal medical calificat.

Retragerea dreptului de a conduce poate fi recâștigată după ce motivele anulării au expirat, la prezentarea dovezilor în acest sens și trecerea din nou a unui test de conducere pentru vehiculul relevant de către o autoritate autorizată. În plus, în cazul unei condamnări penale, permisul de conducere revocat poate fi recâștigat după participarea la un program de probațiune anti-alcool și anti-drog și după expirarea termenului de patru ani de la momentul condamnării.

Tabelul 22

Accidente rutiere cauzate de conducerea sub influența alcoolului

An	Accidente	Decese	Traumatisme	% din numărul total de accidente
2015	143	24	189	5,5
2016	131	32	165	5,2
2017	89	12	106	3,3
2018	128	19	155	4,9
2019	158	37	181	6,1
2020	150	22	179	7,5
2021	127	20	143	5,04
2022	140	24	143	6,05

Sursa: Inspectoratul național de securitate publică, MAI, 2023.

Conducerea sub influența alcoolului este responsabilă pentru 11% din decese și pentru aproximativ 5% din traumatismele grave cauzate de accidentele rutiere.

Numărul mediu de accidente rutiere cauzate de conducerea sub influența alcoolului a scăzut cu 36,5% în ultimii ani, comparativ cu perioada 2000-2014, pe măsură ce statul a depus mai multe eforturi în acest sens. Amenda pentru încălcări a fost înăspriată, iar comunitatea a fost bine informată despre consecințele unui astfel de comportament la volan.

Cu toate acestea, conform datelor prezentate de Inspectoratul național de securitate publică, aproximativ 6.000 de persoane, în medie, sunt sancționate anual pentru conducerea sub influența alcoolului, dintre care 26% reprezintă cazuri de contravenție și 74% din cazuri sunt clasificate ca infracțiuni.

■ Utilizarea căștilor de protecție, a centurilor de siguranță și a sistemelor de siguranță pentru copii

În conformitate cu prevederile Regulamentului Circulației Rutiere, șoferii sunt obligați să poarte căști de protecție închise în timp ce conduc o motocicletă (sau moped) și să se asigure că pasagerii fac același lucru. Căștile de protecție sunt, de asemenea, obligatorii pentru bicicliștii care circulă pe drumuri cu o limită de viteză mai mare de 50 km/h.

În Moldova, nu sunt colectate și analizate oficial datele privind utilizarea centurilor de siguranță, a sistemelor de reținere pentru copii (SRC) și a căștilor de protecție. Cu toate acestea, acest tip de date a fost colectat și publicat pe bază ad hoc, ca parte a campaniilor de sensibilizare publică derulate de organizații non-guvernamentale în parteneriat cu poliția și alți factori interesați.

Observațiile și cercetările efectuate în cadrul unei campanii naționale de siguranță rutieră din 2017 au arătat că doar 33% dintre vehiculele inspectate erau echipate cu sisteme adecvate de siguranță pentru copii, adaptate vârstei și dimensiunii copiilor care le utilizau. 59% aveau centuri de siguranță, iar 92% dintre persoanele chestionate au confirmat că le folosesc „întotdeauna” sau „de cele mai multe ori”. Opt la sută dintre părinți au recunoscut că nu folosesc deloc sisteme de siguranță. Campania, care avea ca scop protejarea copiilor în mașini, a fost implementată de Automobil Club Moldova și poliția națională. Sondajul post-campanie a constatat o creștere de 8% în utilizarea permanentă a sistemelor de siguranță pentru copii și o creștere de 7% în utilizarea centurilor de siguranță la o frecvență de două până la trei ori pe săptămână.²²

Conform art. 235 din Codul Contravențional, neutilizarea centurii de siguranță, a vestelor fluorescente-reflectorizante, a sistemelor de siguranță pentru copii și a căștilor de protecție pentru motocicliști poate fi sancționată cu o amendă de la nouă la 12 unități convenționale (450-600 MDL = 24-32 USD) și trei puncte de penalizare.

În conformitate cu prevederile Regulamentului Circulației Rutiere, șoferii sunt obligați să poarte centura de siguranță în timp ce conduc și să se asigure că pasagerii și-au fixat și ei centurile de siguranță, dacă vehiculul este echipat cu acestea.

De asemenea, este interzis transportul copiilor pe scaunul din față al unui autoturism. Sistemele de reținere pentru copii (SRC) sunt obligatorii pentru copiii sub 12 ani. Mai exact, copiii până la 12 ani pot fi transportați doar într-o mașină echipată cu un sistem special de suport pentru copii (sau alt dispozitiv, cum ar fi pernuțe speciale ajustabile de-a lungul scaunului pe înălțimea lui, care permite fixarea centurilor de siguranță standard). Sistemele de reținere pentru copii trebuie să respecte următoarele cerințe: (a) standardele de siguranță; (b) greutatea și înălțimea copilului; și (c) poziția copilului în scaun, permițându-i să-și fixeze corect centura de siguranță (în raport cu umărul și pelvisul).

Transportul copiilor sub 12 ani contrar prevederilor Regulamentului Circulației Rutiere este sancționat cu o amendă de la 12 la 24 de unități convenționale (600-1200 MDL) și aplicarea a două puncte de penalizare.

²² <http://saferoads.md/index.php?view=news&t=increased-the-number-of-parents-using-car-seats>, www.east.co.uk/are-parents-keeping-their-children-safe-in-cars/.

3.4.5. Măsuri propuse și concluzii

Se propun următoarele măsuri și concluzii pentru îmbunătățirea siguranței participanților la trafic în Republica Moldova:

- A4.1** Dezvoltarea/actualizarea Legii privind siguranța traficului rutier.
- A4.2** Revizuirea sancțiunilor pentru neutilizarea centurilor de siguranță sau a sistemelor de siguranță pentru copii, precum și a sancțiunilor pentru pietonii care încalcă regulile de circulație rutieră.
- A4.3** Diferențierea nivelului permis de alcool în sânge și aerul expirat în funcție de experiența șoferului sau tipul de autovehicul.
- A4.4** Îmbunătățirea siguranței rutiere ocupaționale și introducerea politicilor de siguranță rutieră pentru toate flotele auto la nivel național.
- A4.5** Îmbunătățirea politicilor naționale în vederea interconectării cu normele, standardele și nevoile persoanelor cu dizabilități sau mobilitate redusă.
- A4.6** Digitalizarea proceselor de documentare a abaterilor rutiere.

LEGISLAȚIE



- A4.7** Intensificarea documentării abaterilor de la prevederile Regulamentului Circulației Rutiere, inclusiv prin utilizarea noilor metodologii și echipamente.
- A4.8** Stabilirea unui mecanism de cooperare/verificare împreună cu Serviciul Vamal pentru mașinile cu numere de înmatriculare străine.
- A4.9** Moduri de gestionare a vitezei în zonele urbane.

APLICARE



- A4.10** Desfășurarea activităților de conștientizare publică concomitent cu aplicarea legii, la nivel național.
- A4.11** Consolidarea capacităților și pregătirea extensivă a învățătorilor, educatorilor și inspectorilor de poliție în domeniul abilităților de viață pentru un comportament mai sigur, inclusiv siguranța rutieră.
- A4.12** Revizuirea curriculumului național privind educația rutieră, inclusiv în instituțiile de învățământ superior, și elaborarea politicilor/ activităților extra-curriculare.
- A4.13** Dezvoltarea parteneriatelor între părțile interesate naționale și locale pentru promovarea siguranței rutiere ca o cultură națională și o mai bună aplicare a legii.

EDUCAȚIE



- A4.14** Ajustarea bazei de date ROSSOFT (sistemul oficial de evidență a contravențiilor) și îmbunătățirea/stabilirea interconectării cu portalul instanțelor.
- A4.15** Promovarea utilizării Sistemelor de Transport Inteligente și a echipamentelor.
- A4.16** Crearea unei aplicații pentru uz public care să includă căutarea încălcărilor identificate de sistemul „controlul traficului” și punctele de penalizare aplicate.

TEHNOLOGIE



LEGISLAȚIE

**Activitatea 4.1: Dezvoltarea/actualizarea Legii privind siguranța traficului rutier**

- Analizarea fezabilității și beneficiilor unificării actelor normative existente care vizează traficul rutier, infrastructura și siguranța rutieră într-un singur act normativ, cum ar fi un cod rutier.
- Actualizarea cadrului legal pentru a include utilizarea trotinetelor electrice pe teritoriul Republicii Moldova – caracteristicile tehnice, vitezele cu care pot fi conduse/ utilizate și greutatea admisibilă trebuie limitate de la început.

Activitatea 4.2: Revizuirea sancțiunilor pentru neutilizarea centurilor de siguranță sau a sistemelor de siguranță pentru copii, precum și a sancțiunilor pentru pietonii care încalcă regulile de circulație rutieră

- Revizuirea sancțiunilor pentru neutilizarea centurilor de siguranță sau a sistemelor de siguranță pentru copii, precum și a sancțiunilor pentru pietonii/cicliștii care încalcă regulile de circulație rutieră.
- Se propune ca încălcările comise de pietoni să fie vizate într-un alt articol, diferit de cel existent (245) din Regulamentul circulației rutiere; trebuie dedicat un articol separat care să prevadă sancțiuni pentru diferite încălcări de către pietoni ale regulilor de circulație rutieră (de ex. traversarea neregulamentară, crearea de situații periculoase etc.).
- Revizuirea articolului privind utilizarea elementelor reflectorizante de către pietoni și căruțași din Regulamentul circulației rutiere.

Activitatea 4.3: Diferențierea nivelului permis de alcool în sânge și aerul expirat în funcție de experiența șoferului sau tipul de autovehicul

- În mai multe țări, cerințele pentru șoferii cu mai puțin de doi ani de experiență la volan, precum și pentru șoferii de taxiuri, motociclete și vehicule cu o masă totală de peste 3,5 tone sau cu mai mult de nouă locuri sunt mai stricte. Se propune ca pentru șoferii începători (până la doi sau trei ani) norma admisibilă pentru sancționarea contravențiilor să fie redusă de la 0,15 la 0. Aceeași normă ar trebui introdusă pentru șoferii profesioniști (șoferi de camioane, șoferi de transport public, șoferi de taxi).

Activitatea 4.4: Îmbunătățirea siguranței rutiere ocupaționale și introducerea politicilor de siguranță rutieră pentru toate flotele auto la nivel național

- Îmbunătățirea siguranței rutiere ocupaționale și introducerea politicilor de siguranță rutieră prin programe de control, aplicare și stimulare pentru toate flotele auto la nivel național.
- Trebuie elaborate și aplicate un set de instrucțiuni care să vizeze angajamentele, obligațiile și regulile de siguranță rutieră pentru fiecare flotă. De asemenea, trebuie menținut și monitorizat împreună cu poliția procesul de colectare și analiză a datelor statistice privind accidentele rutiere implicând flote de transport.
- La fel, ar putea fi anunțată o competiție națională (de exemplu, sub auspiciile Guvernului) pentru cea mai bună implementare a politicii de siguranță rutieră între flote.

Activitatea 4.5: Îmbunătățirea politicilor naționale în vederea interconectării cu normele, standardele și nevoile persoanelor cu dizabilități sau mobilitate redusă

- Modificarea Regulamentului Circulației Rutiere și a articolelor relevante pentru a ține cont de nevoile persoanelor cu dizabilități sau introducerea unui capitol separat care să includă descrierea obligațiilor administrațiilor publice locale de a asigura construirea unei infrastructuri rutiere adecvate și implementarea altor măsuri incluzive legate de accesibilitate și nevoile persoanelor cu dizabilități și mobilitate redusă.

Activitatea 4.6: Digitalizarea proceselor de documentare a abaterilor rutiere

- Revizuirea și actualizarea mecanismului legislativ privind sistemul automatizat de supraveghere a circulației rutiere „Controlul traficului” (Hotărârea Guvernului nr. 40 din 17 ianuarie 2012) pentru a asigura documentarea încălcărilor soluționate și sancționarea eficientă a contravențiilor.
- Tranziția către documentarea electronică a contravențiilor utilizând o aplicație dedicată. Reducerea timpului de așteptare până la întocmirea procesului verbal, astfel încât persoana să plece mai repede după emiterea acestuia.

APLICARE



Activitatea 4.7: Intensificarea documentării abaterilor de la prevederile Regulamentului Circulației Rutiere, inclusiv prin utilizarea noilor metodologii și echipamente

- Diversificarea prin noi metodologii și echipamente ar asigura sancțiuni corespunzătoare pentru contravenienții rutiere pe baza încălcării comise și ar preveni evitarea sancțiunilor sub diverse pretexte. Aceasta înseamnă utilizarea mașinilor-capcană (interceptoare de poliție), dronelor, tabletelor și laptopurilor pentru emiterea procesului verbal electronic.

Activitatea 4.8: Stabilirea unui mecanism de cooperare/verificare împreună cu Serviciul Vamal pentru mașinile cu numere de înmatriculare străine

- Acordul de cooperare și elaborare a unui plan de acțiuni între poliție și Serviciul Vamal privind instituirea unui mecanism de monitorizare și schimb de informații despre contravenienții care conduc mașini cu numere de înmatriculare străine (cetățeni străini și cetățeni ai Moldovei).
- Elaborarea unui manual/ghid unic de instrucțiuni – un document de politică – care să conțină articole din Regulamentul de circulație rutieră, reguli de siguranță și comportament sigur, condiții tehnice și întreținerea vehiculelor (de exemplu, circulația pe partea dreaptă), note cu privire la Codul Contravențional, Codul Rutier (a fi elaborat) etc.

Activitatea 4.9: Tratamente de gestionare a vitezei în zonele urbane și rurale, măsuri pentru siguranța participanților vulnerabili la trafic

- Promovarea măsurilor pentru siguranța participanților vulnerabili la trafic (copii, bicicliști, motocicliști, persoane cu dizabilități, căruțași) la nivel național cu implicarea sectorului privat și societatea civilă.
- Măsurile de calmare a traficului, justificate prin abordarea bazată pe un sistem sigur pentru proiectarea drumurilor, ar trebui aplicate în zonele rurale și urbane. Autoritățile locale ar trebui să se concentreze pe infrastructura de gestionare a vitezei pentru a încetini traficul și a proteja participanții vulnerabili la trafic inclusiv implementarea unei politici de 30 km/h în jurul școlilor și al altor instituții educaționale, spitale și zone centrale istorice.

EDUCAȚIE



Activitatea 4.10: Desfășurarea activităților de conștientizare publică concomitent cu aplicarea legii, la nivel național.

- Desfășurarea activităților de sensibilizare publică conform legii, vizând în special participanții vulnerabili la trafic (copii, bicicliști, motocicliști, persoane cu dizabilități, căruțași) la nivel național cu implicarea sectorului privat și societății civile și a mass-media. Strategiile și activitățile de aplicare a legislației ar trebui susținute prin identificarea riscurilor locale, comunicare eficientă, monitorizarea progresului și evaluarea impactului pentru a încuraja și asigura sprijinul publicului larg, precum și implicarea părților interesate locale pentru un angajament mai bun.

Activitatea 4.11: Dezvoltarea capacității profesorilor, educatorilor și inspectorilor de poliție pe teme de siguranță rutieră și instruirea extensivă a acestora

- Pentru a îmbunătăți cunoștințele locale și a promova cooperarea între diferiți factori interesați în siguranța rutieră la nivel local, ar putea fi înființat un program/centre naționale sau locale de formare pe tema siguranței rutiere.

Activitatea 4.12: Revizuirea curriculumului național privind educația rutieră, inclusiv în instituțiile de învățământ superior

- Elaborarea unei politici extra-curriculare și planificarea activităților pentru a îmbunătăți comportamentul de siguranță rutieră, vizând diferite categorii de vârstă. Promovarea utilizării unui set de unelte/ghid existent pentru profesori, mentori și educatori, luând în considerare vârsta, tipul de participanți, nevoile și factorii de risc pentru toate categoriile de copii și tineri, inclusiv cei cu dizabilități.
- Stabilirea parteneriatelor cu organizații internaționale, experți în siguranța rutieră, ONG-uri și instituții academice/universități pentru a dezvolta și asigura programe academice legate de gestionarea siguranței rutiere, implementarea siguranței rutiere și comportamente rutiere. Aceste programe ar putea fi adaptate nevoilor diferitelor grupuri țintă, cum ar fi studenții universitari și postuniversitari.

Activitatea 4.13: Dezvoltarea parteneriatelor între părțile interesate naționale și locale pentru promovarea siguranței rutiere ca o cultură națională și o mai bună aplicare a legii

- Dezvoltarea parteneriatelor între părțile interesate naționale și locale, cum ar fi poliția, administrația locală, companiile private (asigurări) și grupurile comunitare, concentrându-se pe anumite zone cu risc rutier ridicat sau anumiți participanți la trafic pentru a promova siguranța rutieră ca o cultură națională și pentru a îmbunătăți aplicarea legii. Încurajarea schimbului de bune practici la nivel local, național și internațional (prin Consiliul național de siguranță rutieră).

TEHNOLOGIE



Activitatea 4.14: Ajustarea bazei de date ROSSOFT (sistemul oficial de evidență a contravențiilor) și îmbunătățirea/stabilirea interconectării cu portalul instanțelor

- Asigurarea agenților de investigație cu echipamente speciale pentru verificarea încălcărilor anterioare ale conducătorilor auto. Sprijinirea implementării sistemului de puncte de penalizare (sistem diferențiat pentru infractorii recidiviști).

Activitatea 4.15: Promovarea utilizării Sistemelor de Transport Inteligente și a echipamentelor

- Instalarea semafoarelor inteligente, a senzorilor de viteză, a sistemelor de cântărire în mișcare, a sistemelor de sunet și navigare pentru persoanele cu dizabilități și mobilitate redusă, a sistemelor de închiriere a bicicletelor etc.

Activitatea 4.16: Crearea unei aplicații pentru uz public care permite căutarea încălcărilor identificate de sistemul „controlul traficului” și punctele de penalizare aplicate

- Dezvoltarea și punerea în aplicare a unei aplicații de uz public care să includă căutarea încălcărilor identificate de sistemul „Controlul traficului” și punctele de penalizare aplicate.

3.5. Îngrijiri după accident

3.5.1. Asistență prespitalicească

■ Orientări OMS cu privire la îngrijirea prespitalicească a traumelor

Recomandările OMS privind îngrijirea prespitalicească a traumelor sunt parțial transpuse în standardele medicale aprobate în 2017 prin Ordinul Ministerului Sănătății privind actualizarea standardelor medicale de diagnostic și tratament²³, cu modificările²⁴ aprobate în 2020 prin Ordinul Ministerului Sănătății privind modificarea Ordinului nr. 574 din 30 iunie 2017 privind actualizarea standardelor medicale de diagnostic și tratament.

În același timp, pentru a asigura transportul aeromedical în Moldova, precum și în țara vecină România, a fost implementat un Plan comun de intervenție²⁵ semnat de Ministerul Afacerilor Interne din România, Ministerul Afacerilor Interne al Republicii Moldova, Ministerul Sănătății din România și Ministerul Sănătății al Republicii Moldova în 2015, ca răspuns la situații de urgență, dezastre și situații excepționale pentru a oferi asistență medicală de urgență. Acest plan asigură intervenția serviciilor de urgență, precum și transportul, inclusiv aerian, al victimelor accidentelor rutiere folosind elicoptere ale Serviciului Mobil de Urgență, Reanimare și Descarcerare (SMURD) din România.

Implementarea acestui plan în Moldova a redus timpul de transport al persoanelor grav rănite la instituțiile medicale. Astăzi, SMURD în Moldova își continuă activitatea de consolidare a capacităților operaționale prin creșterea numărului de heliporturi și dotarea Inspectoratului General pentru Situații de Urgență cu ambulanțe noi, precum și instruirea paramedicilor.

²³ [15503-Ordin205742030.06.2017.pdf \(gov.md\)](#).

²⁴ [ordin-nr.953.pdf \(gov.md\)](#).

²⁵ https://dse.md/sites/default/files/pdf/SMURD/Plan_de_interventie_comuna/Plan%20de%20interventie%20comuna.pdf.

Figura 50

Vehicule și elicoptere de prim ajutor

Sursa: SMURD, 2023

■ Numărul național de apel de urgență

Un număr unic național de servicii de urgență, 112,²⁶ operează în beneficiul publicului și are scopul de a asigura, în mod unitar și profesionist, protecția populației pe întreg teritoriul Moldovei utilizând capacitățile infrastructurii moderne de comunicații electronice și resursele informaționale.

În municipiul Chișinău funcționează două centre de recepție a apelurilor de urgență 112, unul în sectorul Buiucani și celălalt în comuna Băcioi. Funcția de bază a centrelor este de a asigura recepția, procesarea, stocarea și transmiterea informațiilor către dispecerii serviciilor de urgență specializate. Fiecare centru servește drept centru de rezervă pentru celălalt. În cazul unei defecțiuni a unuia dintre centre sau în cazul în care capacitatea sistemului de informații și comunicații electronice al unuia dintre centre nu permite servirea eficientă a fluxului de apeluri recepționate, conform cerințelor stabilite, tot sau o parte din fluxul de apeluri este transferat în mod automat la celălalt centru. Aceste centre de apeluri de urgență sunt deschise permanent, funcționând 24/7, organizate în trei schimburi, în medie, cu opt operatori pe schimb.

Serviciul 112 este organizat ca o structură integrată, în care centrele de apeluri de urgență 112 asigură recepția apelurilor de urgență pe întreg teritoriul Moldovei. Locația terminalului apelantului pe baza informațiilor comunicate de acesta și procesarea informațiilor obținute se realizează prin sistemul informațional automatizat al serviciului 112. Aceasta poate include utilizarea altor surse disponibile și transmiterea datelor asociate cererii de intervenție către dispecerii serviciilor de urgență specializate, precum ambulanța, poliția și pompierii.

Numărul unic pentru apelurile de urgență, 112, trebuie folosit doar atunci când este necesară intervenția serviciilor de urgență specializate pentru a asigura asistență imediată în situații în care există un risc pentru viața sau sănătatea unei persoane sau a populației în general, unde proprietatea privată și/sau publică este amenințată, sau există un pericol pentru mediu sau ordinea publică.

Serviciul național unic pentru apeluri de urgență, 112, a devenit operațional în Republica Moldova în iulie 2018. Numărul 112 este gratuit și poate fi apelat 24 de ore din 24 de la orice telefon fix sau mobil în Moldova și în întreaga Uniune Europeană.

Serviciul național unic pentru apeluri de urgență, 112, operează pe baza Legii nr.174 din 25 iulie 2014, cu privire la organizarea și funcționarea Serviciului național unic pentru apelurile de urgență 112.²⁷

Există proceduri stabilite între Serviciul 112 și serviciile de ambulanță, poliție și pompieri privind modul de răspuns la accidentele rutiere. În acest sens, a fost aprobat Regulamentul de interacțiune între Serviciul național unic pentru apelurile de urgență 112 și serviciile specializate de urgență prin Hotărârea Guvernului nr. 647/2018.

Apelul de urgență este preluat de operatorul serviciului 112, care completează un „dosar” printr-un sistem electronic. În cazul unui accident rutier, dosarul este trimis automat dispecerilor din cadrul serviciului de pompieri, poliției și ambulanței care trimit echipe de intervenție la locul accidentului și mențin contactul permanent între ele. După finalizarea intervenției, dispecerii introduc detaliile necesare în „dosar”, după care acesta este vizualizat de operatorul serviciului 112.

²⁶ <https://112.md/>.

²⁷ <https://dse.md/sites/default/files/pdf/acte-normative/Ordin%20SPC%20si%20SE%20nr.189%20din%2008.12.2011%20Anexa.pdf>.

În același timp, Serviciul 112 are capacitatea de a localiza apelantul și de a transmite coordonatele GPS exacte ale acestuia către serviciile de urgență.

Timpul mediu de răspuns pentru a ajunge la locul unui accident rutier este de aproximativ 15 minute pentru zonele urbane și 25 de minute pentru zonele rurale.

■ **Primul ajutor – servicii de salvare și poliție complet echipate și instruite**

Toate vehiculele de salvare de urgență și autospecialele de pompieri din Moldova sunt echipate cu echipamente hidraulice de descarcerare. Tot personalul de intervenție este instruit în proceduri de descarcerare și acordarea primului ajutor medical. De asemenea, toate vehiculele speciale sunt echipate cu truse de prim ajutor de bază. În 2011, a fost elaborat și aprobat de Inspectoratul General pentru Situații de Urgență un set de „Recomandări metodice privind executarea procedurilor de descarcerare”²⁸. Aceste recomandări au fost completate ulterior conform cerințelor Organizației Mondiale de Salvare (WRO). Concomitent, între 2015 și 2019, membrii Organizației de Salvare din Regatul Unit (UKRO) în cooperare cu EASST și organizația caritabilă britanică Operation Florian au desfășurat o serie de programe de instruire privind descarcerarea vehiculelor și acordarea primului ajutor. Astăzi, în conformitate cu cerințele de modernizare a flotei auto toate vehiculele de urgență sunt echipate cu echipamente moderne de descarcerare.

Aproximativ 60% dintre echipajele de poliție sunt instruite să acorde primul ajutor, ultima instruire având loc în 2020, organizată de Ministerul Sănătății. Având în vedere fluctuația de personal în cadrul forței de poliție și lipsa continuității cursurilor de prim ajutor, este posibil ca nivelul de abilitate practică în rândul poliției să scadă semnificativ în următorii ani.

Mașinile de poliție sunt dotate cu truse de prim ajutor, obligatorii pentru fiecare vehicul. Totuși, acestea nu dispun de echipamente de descarcerare, deoarece aceste proceduri sunt efectuate exclusiv de salvatori și pompieri. Ar fi foarte util să se furnizeze echipamente suplimentare de prim ajutor în mașinile de poliție pentru a permite intervenții rapide de către polițiști, care sunt, în multe cazuri, primii la locul accidentului. Harta serviciilor de salvatori și pompieri din Moldova poate fi găsită aici.²⁹

În Ordinul Ministerului Educației și Cercetării nr. 267 [17.03.2021] privind aprobarea lecțiilor didactice ale unităților de formare profesională a conducătorilor de autovehicule, capitolul „Asistența de urgență acordată victimelor accidentelor rutiere” prevede doar cinci ore academice pentru lecțiile practice dintr-un total de 720 de ore de formare obligatorie.

■ **Principiul „ora de aur” la locul accidentului**

Principiul „Ora de aur” este bine cunoscut de echipele de ambulanță și acestea tind să-l respecte ori de câte ori este posibil. Cu toate acestea, există mai mulți factori care împiedică respectarea în întregime a acestui principiu, cum ar fi: un număr mic de echipaje de ambulanță; flote auto învechite, în special în zonele rurale; neacordarea priorității ambulanței de către conducătorii auto; și infrastructura rutieră nesatisfăcătoare, în special în zonele rurale. Asigurarea funcționalității tuturor sistemelor de comunicații (GSM, TETRA) este, de asemenea, esențială pentru alocarea/ poziționarea echipelor prin GPS.

Serviciul de Asistență Medicală Urgentă Prespitalicească are cinci direcții regionale de asistență medicală de urgență situate în cele cinci zone geografice ale Republicii Moldova: municipiul Chișinău, Centru, Nord, Sud și Găgăuzia.

Rețeaua Serviciului de Asistență Medicală Urgentă este reprezentată de 41 de substații de asistență medicală de urgență în municipii/orașe și 95 de substații de asistență medicală de urgență în zonele rurale.

Pentru a asigura echitatea, eficiența, accesul populației la asistența medicală de urgență prespitalicească, în special în cazul urgențelor medico-chirurgicale, subdiviziunile Serviciului de Asistență Medicală Urgentă Prespitalicească acoperă un interval geografic de maximum 15 km.

În prezent, în jur de 4.000 de persoane sunt implicate în Serviciul de Asistență Medicală Urgentă Prespitalicească, inclusiv aproximativ 400 de medici de urgență, 1.400 de asistenți medicali de urgență, 700 de infirmieri și alt personal din substațiile și punctele de asistență medicală de urgență de pe teritoriul Republicii Moldova.

Numărul total de echipaje în 2022 a fost de 260.

Personalul medical și sanitar angajat la punctele de asistență medicală de urgență este echipat cu îmbrăcăminte specială, corespunzătoare schemei de culori portocaliu și albastru ale punctelor de asistență medicală de urgență cu benzi reflectorizante.

²⁸ <https://dse.md/sites/default/files/pdf/acte-normative/Ordin%20SPC%20si%20SE%20nr.189%20din%2008.12.2011%20Anexa.pdf>.

²⁹ www.google.com/maps/d/viewer?mid=1hzNUis_IHNzi2uBIXn0fFWGFiBiEfiad&hl=ru&ll=46.98619614657957%2C28.39194900000004&z=7.

■ Gestionarea incidentelor

Principalii actori care răspund la accidentele rutiere în Moldova includ un echipaj de salvatori și pompieri de la IGSU al MAI, echipaje de ambulanță de la MS și un echipaj de poliție de la INSP al MAI. Există un „Acord de cooperare între MAI și MS privind intervenția la accidente (catastrofe) pe trasee auto” care a fost aprobat în 2013 printr-un ordin comun între MAI și MS. În același timp, în 2014, au fost aprobate protocoale de cooperare între MAI și MS privind intervenția comună în urgențele medico-chirurgicale prespitalicești în zonele de nord și sud ale Moldovei. Conform acestor proceduri, poliția este responsabilă de managementul general al procesului de răspuns la accidentele rutiere. Interacțiunea între echipajele de intervenție la locul unui accident rutier este realizată de ofițerii superiori ai acestor echipaje. Rezultatele intervenției sunt ulterior transmise dispecerilor fiecărui serviciu de intervenție, după care se întocmește un dosar general cu informațiile furnizate de Serviciul 112.

3.5.2. Îngrijire în timpul transportării

■ Asistența medicală în timpul transportării

Procedurile de îngrijire a victimelor accidentelor rutiere în timpul transportării de la locul accidentului la unitatea medicală sunt dezvoltate și aprobate doar parțial. Cu toate acestea, ele sunt suficiente și răspund nevoilor victimelor (naturii leziunilor). Personalul medical este, de asemenea, inclus în componența echipajelor. Întregul echipaj de ambulanță este instruit în tratarea și transportul victimelor accidentelor rutiere, cu excepția șoferului.

■ Ambulanță și echipaj complet echipat și instruit

Toate vehiculele medicale sunt echipate cu echipamente adecvate pentru îngrijirea victimelor accidentelor de circulație în timpul transportării acestora. Personalul medical este instruit în manipularea și utilizarea echipamentului pentru îngrijirea victimelor. În același timp, trebuie menționat faptul că șoferii de ambulanță nu sunt implicați în procesul de îngrijire a victimelor, ei doar se ocupă de conducerea vehiculului.

Conform datelor furnizate de Ministerul Sănătății, Serviciul de Asistență Medicală Urgent Prespitalicească are un total de 430 de ambulanțe de tip B și C. Reglementările actuale specifică că sunt necesare cel puțin 140 de vehicule în acest sens. Problema este că mai mult de 270 de vehicule, ceea ce reprezintă 63% din total, sunt extrem de vechi. În ultimii cinci ani, au fost achiziționate aproximativ 200 de vehicule. În 2018, au fost procurate 109 ambulanțe de tip B, care au fost distribuite în zonele rurale. 35 de ambulanțe au fost distribuite în municipiul Chișinău. Între 2020-2021, au fost achiziționate 55 de ambulanțe de tip B și una de tip C, iar în 2022 flota de asistență medicală de urgență a fost completată cu 37 de ambulanțe, dintre care 20 au fost de tip B și 17 de tip C. Totuși, pentru a asigura nevoile pacienților, ar trebui să fie înlocuite cel puțin 100 de ambulanțe în fiecare an.

Conform proiectului de hotărâre cu privire la Programul național de dezvoltare a asistenței medicale de urgență pentru anii 2023-2027, în fiecare an, începând cu 2024, ar trebui alocate 151 milioane MDL pentru achiziționarea de noi ambulanțe.

■ Durata transportării la spital

În general, timpul de călătorie de la locul unui accident la o unitate medicală, atât în zonele rurale, cât și în cele urbane, este sub 30 de minute. Totuși, timpul poate fi redus prin modernizarea flotei de vehicule pentru a reduce și mai mult timpul de călătorie și prin îmbunătățirea calității îngrijirii pe durata transportării prin modernizarea echipamentelor de îngrijire.

Vehiculele moderne sunt echipate cu echipamente de diagnosticare, monitorizare și tratament care permit continuarea tratamentului inițiat la locul solicitării și monitorizarea dinamică a funcțiilor vitale.

■ Evaluare periodică

Toate capacitățile de intervenție a serviciilor de urgență sunt evaluate periodic. Fiecare serviciu își stabilește propriul interval de evaluare a capacităților sale de intervenție. În același timp, pentru fiecare serviciu de urgență este prevăzut un proces continuu de formare. În cadrul acestui proces, sunt evaluate anual cunoștințele teoretice și practice ale angajaților.

În același mod, hotărârile guvernului (de exemplu, HG nr. 823 din 30 noiembrie 2022³⁰ cu privire la măsurile de pregătire în domeniul protecției civile a Republicii Moldova pentru anul 2023) sunt aplicate anual protecției civile, în cadrul cărora sunt simulate coliziunile rutiere.

³⁰ [HG823/2022 \(legis.md\)](https://legis.md/).

3.5.3. Îngrijirea spitalicească a traumelor

■ Colectarea datelor

Agenția Națională pentru Sănătate Publică³¹ deține și este responsabilă pentru completarea bazei de date privind mortalitatea populației cu privire la cauzele decesului conform Clasificării Statistice Internaționale a Bolilor și Problemelor de Sănătate Înrudite, a 10-a Revizie, a Organizației Mondiale a Sănătății. Instituțiile de Sănătate Publică, inclusiv Serviciul de Asistență Medicală Urgentă Prespitalicească, înregistrează persoanele traumatate în urma unui accident rutier și le înscriu în baza de date statistice, indicând diagnosticul și tipul de traumatism.

Completarea bazei de date statistice este efectuată de asistenții medicali statisticieni din cadrul subdiviziunilor AMU.

Vătămrile corporale rezultate în urma accidentelor rutiere sunt clasificate conform Clasificării Statistice Internaționale a Bolilor și Problemelor de Sănătate Înrudite, a 10-a Revizie, a OMS. Pentru tabularea cauzelor decesului, se utilizează o dublă clasificare, capitolul XIX - Leziuni, otrăviri și alte consecințe ale cauzelor externe (S00-T98) și capitolul XX – Cauze externe de morbiditate și mortalitate – accidente de transport (V010-V 899).

Instituțiile medicale nu sunt interconectate la baza de date a ANSP. Baza de date statistică înregistrează date cu privire la leziuni, decese și alte patologii în urma accidentelor rutiere. Leziunile sunt clasificate în funcție de gradul de gravitate și de regiunea anatomică.

În același timp, în Moldova este implementat Sistemul informațional automatizat „Registrul de stat al accidentelor rutiere”, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 693 din 21 iunie 2007.³² Acest sistem permite colectarea datelor privind numărul de persoane decedate; numărul de persoane ușor rănite; numărul de persoane grav rănite; numărul de victime identificate; numărul de persoane decedate în vehicul; și numărul de persoane rănite în vehicul. Instrucțiunile cu privire la evidența accidentelor rutiere au fost elaborate și aprobate prin ordinul comun al ministrului afacerilor interne, ministrului transporturilor și gospodăriei drumurilor, ministrului sănătății, directorului general al Biroului Național de Statistică cu nr. 160/64/214/38 din 24 mai 2006.³³

■ Îngrijirea spitalicească a traumelor

Spitalele din fiecare raion, care au capacitatea de a primi victime ale accidentelor rutiere, sunt amplasate în principal în centrele raionale, ceea ce limitează organizarea transportului victimelor. În același timp, pentru confortul cetățenilor, este disponibilă o hartă online³⁴ a locațiilor unităților medicale după profil și cu detaliile de contact. Nu toate spitalele oferă asistență și suport pentru sănătatea mentală, ceea ce ar permite desfășurarea procedurilor de reabilitare și suport pentru minimizarea efectelor atât ale traumelor fizice, cât și ale celor psihologice.

La nivel național, nu sunt disponibile date cu privire la încărcătura spitalelor cu victime ale accidentelor rutiere. În 2022, Institutul de Medicină Urgentă a avut o medie de încărcare de 8,28%. Au fost înregistrați în total 479 de pacienți care au petrecut 5.075 de zile/pat. Din cele 250 de paturi rezervate pacienților traumați, victimele accidentelor rutiere au ocupat 61.238 de zile/pat.

■ Spitale și personal complet echipat și instruit

Toate spitalele pregătite pentru a primi victime ale accidentelor rutiere sunt echipate corespunzător și dotate cu personal medical. Medicii din cadrul unităților de primiri urgențe (UPU)/compartimentele de primiri urgențe (CPU), traumatologii, resuscitatorii, chirurgii sunt instruiți în aplicarea algoritmului ATLS (Advanced Trauma Life Support), cu toate acestea, este necesară menținerea unui proces continuu de formare.

³¹ <https://ansp.md/>.

³² www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=14313&lang=ro.

³³ www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKewilgoe18fr_AhUcSfEDHe4aC_sQFnoECBIAQ&url=https%3A%2F%2Fparticip.gov.md%2Fro%2Fdownload_attachment%2F5452&usg=AOvVaw2GG2mTgv0zxXtFja30hQFm&opi=89978449.

³⁴ <http://map.cnam.md>.

3.5.4. Reabilitare și asigurare

■ Reabilitarea victimelor accidentelor rutiere

În Moldova, a fost adoptată Legea nr. 106 [21.04.2022] cu privire la Fondul de protecție a victimelor străzii³⁵, care face obiectul supravegherii de către Banca Națională a Moldovei. Acest fond de protecție a victimelor străzii a fost creat pentru a proteja persoanele rănite în accidente rutiere în cazul în care proprietarii și/sau utilizatorii vehiculelor nu au încheiat contracte de asigurare obligatorie RCA, pentru vehicule și/sau conducători de vehicule neidentificați, de vehicule neînregistrate sau care nu au fost supuse înmatriculării pe teritoriul Republicii Moldova, precum și de vehicule obținute pe cale ilicită și neasigurate RCA.

Asigurătorii RCA licențiați să desfășoare activitate de asigurare obligatorie RCA sunt obligați să contribuie la constituirea fondului proporțional volumului primelor de asigurare încasate pentru această clasă de asigurare, în conformitate cu actele normative ale autorității de supraveghere. Cuantumul cotizațiilor asigurătorilor RCA la acest fond se stabilește prin actele normative ale Băncii Naționale a Moldovei.

■ Sisteme de asigurare pentru victimele accidentelor rutiere

Organismul național din Moldova care reglementează companiile de asigurări este Comisia Națională a Pieței Financiare.³⁶

Asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru pagubele cauzate de vehicule se desfășoară în conformitate cu Legea nr. 106 [21.04.2022] privind Fondul de protecție a victimelor străzii. Asigurarea pentru șoferi este obligatorie și se execută în beneficiul terților. Nu există însă asigurare obligatorie împotriva accidentelor rutiere pentru cetățeni, cu excepția șoferilor. Dar este voluntară. În același timp, companiile de asigurări oferă opțiunea de asigurare a persoanelor împotriva accidentelor rutiere. Companiile de asigurări promovează necesitatea asigurării persoanelor împotriva accidentelor rutiere prin diverse seminare, prezentări și consultări publice. Procentul persoanelor asigurate împotriva accidentelor rutiere din numărul total de sisteme de asigurare este doar opt la sută. Procentul cazurilor asigurate din numărul total de sisteme de asigurare pentru accidente rutiere este unul la sută.

În Moldova, nu există practica investițiilor în siguranța rutieră de către companiile de asigurări. În același timp, unele companii oferă ajutor la cerere, inclusiv financiar, victimelor accidentelor rutiere.

■ Încurajarea angajării victimelor cu dizabilități ale accidentelor

În Moldova, nu există programe naționale sau speciale referitoare la stimularea angajării victimelor cu dizabilități ale accidentelor rutiere. În același timp, în Moldova, conform Codului Muncii nr. 154 [28.03.2003]³⁷, sunt asigurate drepturile persoanelor cu dizabilități, cum ar fi: dreptul la angajare; dreptul la salariu fără nicio discriminare bazată pe criteriile de dizabilitate; dreptul la reducerea orelor de lucru; interzicerea discriminării în sfera muncii a persoanelor cu dizabilități; îmbunătățirea condițiilor de muncă și protecția muncii pentru angajații cu dizabilități.

³⁵ [LP106/2022 \(legis.md\)](#).

³⁶ www.cnpf.md/ro.

³⁷ www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=136676&lang=ro#.

3.5.5. Măsuri propuse și concluzii

Se propun următoarele măsuri-cheie și concluzii pentru îmbunătățirea traficului rutier în ceea ce privește îngrijirea post-accident în Republica Moldova:

- A5.1** Instituirea unui mecanism de investiții directe în siguranța rutieră de către companiile de asigurări.
- A5.2** Implementarea unui mecanism de stimulare pentru angajatori în ceea ce privește angajarea victimelor cu dizabilități ale accidentelor rutiere.
- A5.3** Crearea centrelor și a programelor de reabilitare a victimelor accidentelor rutiere.

LEGISLAȚIE



APLICARE



- A5.4** Instruirea polițiștilor în acordarea primului ajutor medical.
- A5.5** Organizarea de cursuri suplimentare, gratuite, pentru șoferi, precum și mărirea numărului de ore de pregătire pentru primul ajutor medical în cadrul cursurilor pentru șoferi.
- A5.6** Instruirea șoferilor de ambulanță în acordarea primului ajutor medical.

EDUCAȚIE



- A5.7** Implementarea sistemelor de informare pentru a asigura interconectarea Registrului de stat al accidentelor rutiere al MAI cu Serviciul 112.
- A5.8** Modernizarea flotei de ambulanțe.
- A5.9** Dotarea echipajelor de poliție cu truse de prim ajutor.

TEHNOLOGIE



LEGISLAȚIE

**Activitatea 5.1: Instituirea unui mecanism de investiții directe în siguranța rutieră de către companiile de asigurări**

- Evaluarea și instituirea unui mecanism de investiții directe în siguranța rutieră de către companiile de asigurări.
- Modificarea Legii privind activitatea de asigurare sau de reasigurare nr. 92 pentru a permite investițiile în siguranța rutieră de către companiile de asigurări.

Activitatea 5.2: Implementarea unui mecanism de stimulare pentru angajatori în ceea ce privește angajarea victimelor cu dizabilități ale accidentelor rutiere

- Introducerea în legislația națională a unei dispoziții care oferă scutiri fiscale angajatorilor persoanelor cu dizabilități.
- Încurajarea angajatorilor să angajeze persoane cu dizabilități.

Activitatea 5.3: Crearea centrelor și a programelor de reabilitare a victimelor accidentelor rutiere

- Crearea de centre și programe pentru reabilitarea victimelor accidentelor rutiere în cadrul spitalelor de urgență sau crearea de centre de reabilitare separate.
- Asigurarea asistenței psihologice/sprijinului pentru sănătatea mintală în spitalele de urgență.

EDUCAȚIE

**Activitatea 5.4: Instruirea polițiștilor în acordarea primului ajutor medical**

- Reluarea instruirii polițiștilor în primul ajutor și sublinierea obligației poliției de a acorda primul ajutor medical la locul accidentului atunci când echipajele de poliție ajung primele la fața locului.

Activitatea 5.5: Organizarea de cursuri suplimentare, gratuite, pentru șoferi, precum și mărirea numărului de ore de pregătire pentru primul ajutor medical în cadrul cursurilor pentru șoferi

- Creșterea numărului de ore de pregătire practică privind acordarea primului ajutor medical în cadrul cursurilor de instruire auto.
- Organizarea de cursuri suplimentare privind acordarea primului ajutor medical, gratuit, pentru șoferi, precum și promovarea acestor cursuri.

Activitatea 5.6: Instruirea șoferilor de ambulanță în acordarea primului ajutor medical

- Instruirea suplimentară a șoferilor de ambulanță în acordarea primului ajutor medical, adică atribuirea unei funcții de paramedic și implicarea completă în ajutorarea victimelor atunci când nu conduc.

TEHNOLOGIE

**Activitatea 5.7: Implementarea sistemelor de informare pentru a asigura interconectarea Registrului de stat al accidentelor rutiere al MAI cu Serviciul 112**

- Explorarea posibilității de a conecta Serviciul 112 și Registrul de stat al accidentelor rutiere. Dosarele medicale ale victimelor accidentelor ar trebuie și ele să fie interconectate.
- Stabilirea procedurilor necesare pentru digitalizarea dosarelor medicale și a celor de la 112.

Activitatea 5.8: Modernizarea flotei de ambulanțe

- Achiziționarea de modele noi de vehicule, inclusiv prin intermediul proiectelor de investiții.

Activitatea 5.9: Dotarea echipajelor de poliție cu truse de prim ajutor

- Dotarea mașinilor de poliție cu truse de prim ajutor, pe lângă cele necesare conform normelor legislative, care le vor permite să acorde un prim ajutor medical de calitate victimelor accidentelor.

4. DOMENII TRANSVERSALE

4.1. Mobilitate urbană sigură

4.1.1. Amenajarea teritorială și planificarea transportului

În 2022, procentul populației care locuia în zone urbane în Moldova era de aproximativ 43%.³⁸ Deși Moldova rămâne țara europeană cel mai puțin urbanizată, cu peste 55% din populație locuind în zone rurale (conform datelor din 2014), Chișinău, capitala țării, se confruntă cu un aflux puternic de noi rezidenți, punând presiune pe infrastructura și serviciile orașului. Astfel, gestionarea urbanizării și a procesului de migrație rural-urban a devenit una dintre principalele priorități de dezvoltare națională.

Dezvoltarea sistemului de transport urban în Moldova nu diferă conceptual de planificarea și administrarea sistemului de transport național. Totuși, planificarea urbană tinde să se concentreze mai mult pe sistemul de transport și mai puțin pe mobilitate, principiile moderne de planificare a mobilității urbane fiind de multe ori ignorate. Deși se încearcă tranziția către o dezvoltare urbană mai durabilă, orașele moldovenești continuă să se concentreze pe dezvoltarea centrată pe mașini.

Cadrul juridic al dezvoltării regionale și urbane din Moldova constă dintr-un set de legi și hotărâri guvernamentale axate pe reglementarea urbanismului și dezvoltării teritoriale. Legea nr. 835-XIII privind principiile urbanismului și amenajării teritoriului stipulează că documentația de urbanism și amenajare a teritoriului trebuie să includă planuri de amenajare a teritoriului, planuri urbanistice și regulamentele aferente. Fiecare oraș are un plan urbanistic general care stabilește schema generală a sistemului rețelilor tehnico-edilitare, stabilind traseele și caracteristicile căilor de circulație care trebuie menținute, modificate sau construite, precum și principalele artere de circulație și zonele de circulație publică.

Deși Moldova s-a angajat să adopte practicile și recomandările Uniunii Europene în toate domeniile de dezvoltare ca parte a procesului său de integrare europeană, procesul de dezvoltare urbană și planificare durabilă a mobilității urbane încă nu a început. Cadrul juridic nu menționează în mod expres necesitatea unei directive privind elaborarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) în documentația de urbanism. Este limitat mai mult la planificarea și reglementarea sistemului de circulație rutieră și a infrastructurii de transport.

Folosind această documentație de dezvoltare urbană, fiecare oraș poate elabora și adopta diverse documente strategice și planuri de acțiune axate pe dezvoltarea sistemului de transport local. Totuși, doar câteva orașe mari au făcut acest lucru (Chișinău, Bălți, Cahul, Ungheni, Orhei, Hâncești și Strășeni) și doar într-o măsură foarte mică. Deși această documentație nu este completă și actualizată, ea oferă unele linii directoare generale pentru dezvoltarea urbană.

Fiind capitala și având mai multe resurse financiare și umane, Chișinău are un cadru de planificare urbană mai bun decât alte orașe. Totuși, Planul Urbanistic General al Chișinăului este destul de învechit. A fost adoptat în 2007, însă una dintre cele mai importante părți ale sale, planul de organizare a transportului, nu a fost niciodată aprobată. Acest lucru a dus la un proces haotic de alocare (sau lipsă de alocare) a terenurilor și construcțiilor, ceea ce a afectat și planificarea infrastructurii de transport. Ca rezultat, orașul nu dispune de o categorisire corectă a străzilor, de un sistem de gestionare a parcarilor și de conexiuni între diferite moduri de transport. Totuși, orașul lucrează în prezent la elaborarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, conform celor mai bune practici europene.

³⁸ www.statista.com/statistics/513318/urbanization-in-moldova/.

Printre principalele probleme legate de transportul urban în Moldova se numără următoarele:

- În ultimii ani, nici infrastructura de transport, nici serviciile de transport nu au ținut pasul cu creșterea populației și creșterea numărului de automobile personale. Numărul de vehicule înregistrate în Moldova a fost raportat la 1.044.429 de unități în decembrie 2022. Aceasta reprezintă o creștere de la 1.008.204 de unități în decembrie 2021.³⁹ Cele mai multe dintre aceste mașini sunt înregistrate în municipiul Chișinău și alte zone urbane.
- Aceste schimbări au crescut cererea unei infrastructuri rutiere și de transport public mai eficientă.⁴⁰
- Majoritatea noilor lucrări de construcție din Moldova din ultimele două decenii au fost construite fără facilități de parcare, iar ca rezultat, mașinile sunt parcate pe străzi, creând congestii de trafic. În calitate de participanți la trafic, pietonii suferă cel mai mult în contextul actual din cauza unui număr insuficient de facilități de traversare a drumurilor.⁴¹
- Lipsa străzilor cu capacitate adecvată de trafic împiedică funcționarea transportului public și accesibilitatea în multe zone ale orașului și poate fi uneori o cauză a accidentelor rutiere.
- Ocuparea marginilor drumurilor cu vehicule parcate este una dintre principalele cauze ale ambuteiajelor, ceea ce duce și la un nivel redus de serviciu și fluxuri lente de trafic.

Mai exact, problemele grave care afectează siguranța transportului urban în Moldova includ:

- Introducerea lentă a îmbunătățirilor privind siguranța rutieră urbană. Implementarea nu este constrânsă de lipsa de cunoștințe, ci de lipsa de angajament și de capacitatea instituțională și finanțarea inadecvată.
- Foarte puține proiecte de siguranță s-au concentrat pe probleme sau soluții urbane, cu toate acestea, se pune un accent din ce în ce mai mare pe participanții vulnerabili la trafic, în special cei din orașele mari.

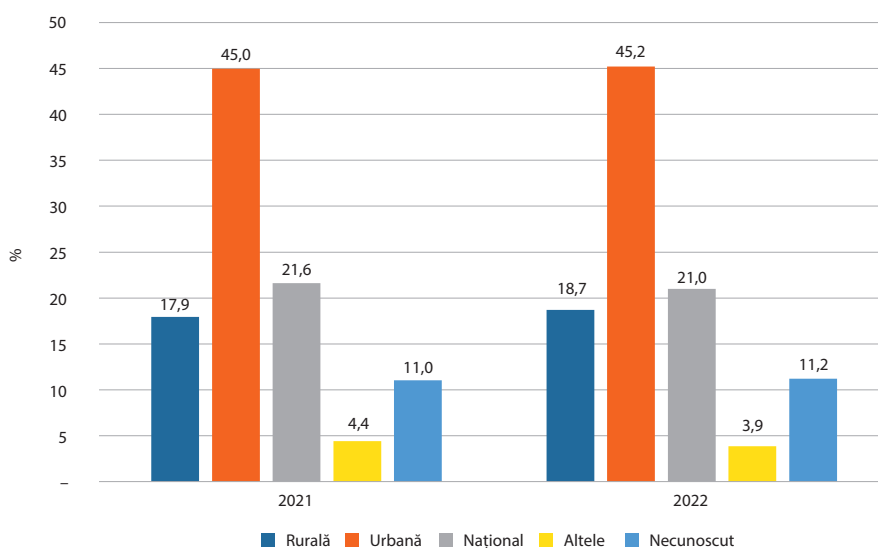
În pofida investițiilor mari în rețeaua de drumuri urbane, există multe deficiențe din cauza lipsei standardelor de proiectare a drumurilor în zonele urbane, precum și în procesul de planificare urbană. Pietonii din zonele urbane se confruntă cu dificultăți din cauza calității slabe și a blocării trotuarelor și rampelor, a fazelor de semnalizare (faze scurte), a pasajelor subterane inaccesibile și a șoferilor agresivi care nu respectă participanții vulnerabili la trafic.

4.1.2. Transportul și mobilitatea urbană

Conform statisticilor privind accidentele rutiere pentru 2022, procentul accidentelor între vehicule și pietoni în zonele urbane a fost de 45%, de peste două ori mai mare decât în zonele rurale (18,7%). Alte 21,0% din accidente au avut loc pe drumurile naționale, o situație similară cu cea din 2021.

Figura 51

Procentul accidentelor cu implicarea pietonilor în funcție de locație



Sursa: Inspectoratul Național de Securitate Publică, 2022.

³⁹ Date CEIC, www.ceicdata.com/en/indicator/moldova/number-of-registered-vehicles.

⁴⁰ SMARTA 2019, <https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/08/SMARTA-IP-Moldova.pdf>.

⁴¹ www.ipn.md/en/problem-of-parking-spaces-in-chisinau-becomes-more-serious-expert-7967_1037190.html.

În unele cazuri, din cauza lipsei trotuarelor, pietonii sunt forțați să meargă pe carosabil. Participanții vulnerabili la trafic suferă cel mai mult din cauza infrastructurii precare, deoarece administratorii drumurilor sunt concentrați mai mult pe acomodarea vehiculelor decât a altor participanți la trafic.

În zonele urbane, clasificarea drumurilor se bazează pe standardele de proiectare pentru drumurile naționale, din cauza lipsei unei clasificări și a unor ghiduri de proiectare adecvate pentru străzile urbane. Legea nr. 509 privind drumurile definește limita de viteză în funcție de tipul rețelei rutiere și de caracteristicile geometrice, dar nu există un manual care să detalieze cum și unde trebuie aplicate aceste limite de viteză.

Conform Regulamentului circulației rutiere, limita de viteză în zonele urbane este de 50 km pe oră. Însă, din cauza caracteristicilor permissive de proiectare și a lipsei măsurilor de calmare a traficului, încălcările acestei limite de viteză sunt omniprezente. Încercările de limitare a vitezei depind de faptul dacă sunt instalate marcaje rutiere, însă în absența unui sistem eficient de aplicare a legii, mulți șoferi le ignoră. Ca rezultat, majoritatea coliziunilor cu pietoni în mediul urban au loc pe trecerile de pietoni (52,8%).⁴²

Pe de altă parte, șoferii se plâng constant de ambuteiajele urbane, condițiile proaste ale drumurilor și facilitățile insuficiente de parcare. Conform datelor prezentate de poliție, printre principalele cauze ale accidentelor de circulație și ambuteiajelor se numără:

- Lucrările de reparare/întreținere a drumurilor și șantierele de construcție.
- Lipsa indicatoarelor direcționale care informează șoferii despre direcția de deplasare către anumite locuri sau localități. Pe majoritatea străzilor nu sunt indicatoare rutiere cu denumirea străzii, iar clădirile nu au numere. Lipsa acestor indicatoare reduce capacitatea de orientare a șoferilor și, respectiv, generează situații cu risc crescut de accidente.
- Îmbarcarea/debarcarea pasagerilor în afara stațiilor de către unitățile maxi-taxi.
- Lipsa indicatoarelor, a marcajelor și a semnalizării la multe stații de transport public din oraș.
- Parcarea neregulamentară din cauza lipsei de locuri de parcare în jurul unor zone recent construite în oraș. Multe clădiri de birouri, centre comerciale și magazine nu oferă suficiente locuri de parcare pentru angajați și rezidenți. Ca rezultat, aceștia sunt forțați să parcheze pe trotuare, pe drum, în spațiile publice pentru pietoni și în curțile blocurilor și zonele verzi pe parcursul zilei de lucru.
- Lipsa locurilor de parcare pe timp de zi pe străzile orașului cauzează, de asemenea, parcarea neregulamentară pe carosabil, blocând una până la două benzi de circulație.

Toate aceste probleme reduc grav capacitatea de trafic pe străzi, precum și la intersecții, sensuri giratorii și arterele principale de tranzit din oraș și afectează negativ siguranța rutieră.

În Chișinău, dar și în alte orașe mari din Moldova, sistemele de transport actuale și infrastructura aferentă sunt învechite și prezintă o preocupare majoră pentru mobilitate. Timpul mare de deplasare, zonele slab deservite și distribuția ineficientă a rețelei de transport au fost identificate ca fiind principalele provocări pentru cetățeni în ceea ce privește utilizarea transportului public. În plus, anumite grupuri care locuiesc la periferia orașului, inclusiv persoanele cu dizabilități, se confruntă cu dificultăți în timpul navetei. Acest lucru presupune costuri sociale și economice importante și împiedică incluziunea acestor grupuri în societate. Ca rezultat, din cauza sistemului public de transport deficitar, cetățenii trec la transportul personal.

În ultimii ani, Moldova a înregistrat o creștere a numărului de vehicule personale. Pe baza acestei tendințe, se așteaptă o creștere suplimentară a numărului de vehicule cu cinci până la zece procente pe an în următorii câțiva ani. În Chișinău sunt în prezent peste 215.000 de vehicule de pasageri. Aceasta este echivalentă cu aproximativ 386 de mașini la fiecare 1.000 de locuitori. În absența modernizării și reformelor, sistemul de transport municipal nu poate oferi confortul și mobilitatea necesare pentru a atrage utilizatori. În combinație cu infrastructura pietonală degradată, acest fenomen determină creșterea constantă a numărului de mașini personale în municipiu și utilizarea lor intensivă. Cu toate acestea, cel mai popular mod de transport în cele două mari orașe din Moldova, Chișinău și Bălți, rămâne transportul public.

Chișinău are o accesibilitate foarte bună în ceea ce privește stațiile de transport public, 90% din oraș fiind la o distanță de mers pe jos de 500 de metri față de o stație de transport public (în zonele centrale această distanță scade până la 250 de metri). Se estimează că peste 72% dintre locuitorii din Chișinău folosesc transportul public zilnic. Doar 16% dintre locuitori nu folosesc deloc transportul public.⁴³

Transportul public este asigurat prin troleibuze (390), autobuze (143) și microbuze (743). Există și o cale ferată funcțională în oraș, însă trenurile, dintre care unele deserveșc și suburbiile, nu sunt conectate la restul rețelei de transport public. Troleibuzele sunt operate de o companie municipală de transport independentă, RTEC, iar autobuzele sunt operate de o altă companie municipală de transport independentă, PUA. O rută este operată de un transportator privat, la fel ca și microbuzele.

⁴² Raportul poliției naționale privind situația accidentelor pentru perioada 1 ianuarie 2022 – 31 decembrie 2022.

⁴³ Municipiul Chișinău, Sondaj IData, 2022 <https://newsmaker.md/ro/sondaj-cati-locuitori-ai-municipiului-chisinau-folosesc-transportul-public-si-cati-il-evita/>.

Situația este similară și în Bălți, al doilea cel mai mare oraș din Moldova. Serviciile de transport public din oraș constau într-o rețea de autobuze și troleibuze. Transportul public electric este un serviciu al întreprinderii municipale Direcția Troleibuze cu un număr total de 53 de troleibuze, dintre care 11 sunt echipate cu baterii electrice. Lungimea rețelei electrice este de 38,6 km². Rutele de autobuz sunt operate de companii private. Cu toate acestea, mari secțiuni ale flotei de transport public sunt învechite. Vârsta medie a autobuzelor și troleibuzelor publice în Bălți este de 15 ani și unele dintre troleibuze au peste 30 de ani. Reînnoirea flotei de autobuze este o prioritate majoră pentru crearea unui serviciu de transport public mai ecologic, mai confortabil și mai fiabil.

În orașele mai mici, sistemul de transport public este slab dezvoltat, iar acoperirea sa este foarte limitată. De obicei, rețeaua de transport public constă din trei până la patru rute, deservite de microbuze și gestionate de companii private.

Infrastructura pietonală în mediul urban este o moștenire a erei sovietice. Este în mare parte degradată și prost întreținută. În orașele mai mari, este afectată și de parcare a mașinilor pe trotuare.

Deși orașele din Moldova au un potențial mare pentru atragerea mai multor bicicliști, infrastructura pentru biciclete lipsește complet, iar utilizarea unei biciclete ca mijloc de transport este foarte periculoasă. Bicicliștii sunt nevoiți să folosească infrastructura rutieră existentă, dar nu sunt văzuți ca participanți egali la trafic, nici de șoferi, nici de autorități. Coliziunile cu bicicliștii în mediul urban sunt frecvente, ceea ce prezintă o barieră majoră pentru utilizarea acestei metode de transport zilnic. O situație similară este valabilă și pentru alte mijloace de transport nemotorizate. Deși apar tot mai multe trotinete electrice, monocicluri electrice și hoverboard-uri, acestea sunt greu și periculos de utilizat din cauza infrastructurii degradate și a lipsei de siguranță rutieră.

Transportul interurban este subdezvoltat și nesatisfăcător în ceea ce privește siguranța. Este, în mare parte, furnizat de companii private pe bază de licență.⁴⁴ Aceste companii operează în principal cu microbuze, multe dintre ele fiind învechite, incomode și nesigure pentru pasageri.

4.1.3. Cadrul instituțional

Legea privind siguranța traficului rutier nr. 131 stabilește în mod expres responsabilitățile fiecărei entități relevante în materie de siguranță rutieră. Art. 16 din lege definește responsabilitățile autorităților administrației publice locale și ale Ministerului Afacerilor Interne (Capitolul 3.1.2).

În ceea ce privește municipiul Chișinău, Direcția Generală Mobilitate Urbană a Primăriei Chișinău este responsabilă pentru siguranța rutieră și gestionarea traficului, împărțind aceste responsabilități cu Inspectoratul Național de Securitate Publică.

Tabelul 23

Responsabilități instituționale pentru gestionarea traficului și siguranța rutieră

Domeniu de responsabilitate	Direcția Generală Mobilitate Urbană	Inspectoratul Național de Securitate Publică (poliția)
Planificarea infrastructurii și proiectarea siguranței traficului	<ul style="list-style-type: none"> – Lucrări de construcție, reconstrucție, reparații și întreținere a străzilor și reguli de circulație rutieră. – Organizarea traficului rutier, instalarea marcajelor și a indicatoarelor de circulație, gestionarea parcarilor. – Asigurarea siguranței traficului rutier. 	<ul style="list-style-type: none"> – Coordonarea propunerilor de proiectare a traficului rutier.
Gestionarea traficului	<ul style="list-style-type: none"> – Sistemul electronic de gestionare a traficului rutier gestionat de Î.M. REI "Lumteh" (semafoare). – Urmărirea prin GPS a unităților de transport public. 	<ul style="list-style-type: none"> – Managementul Centrului Unic de Monitorizare și Control al Traficului (camere video). – Serviciul „Info Trafic” – informarea conducătorilor auto despre posibile ambuteiaje sau restricții de circulație.
Aplicarea legii	Nu se aplică	<ul style="list-style-type: none"> – Încălcări ale regulilor de circulație, sancționarea conducătorilor auto și evacuarea vehiculelor.

Prin urmare, autoritățile locale sunt responsabile să organizeze și gestioneze traficul și să furnizeze infrastructură adecvată, însă nu au capacitate de aplicare, pe când poliția are competențe și capacitate într-o anumită măsură, însă în responsabilitățile sale nu este inclusă gestionarea traficului urban, ci doar sprijinirea autorităților publice locale.

⁴⁴ Codul transporturilor rutiere nr. 150 din 17 iulie 2014.

4.1.4. Măsuri propuse și concluzii

Se propun următoarele măsuri și concluzii pentru îmbunătățirea siguranței traficului rutier în Republica Moldova:

- A6.1** Implementarea principiilor de proiectare sigură a drumurilor și străzilor.
- A6.2** Sporirea capacităților autorităților locale în domeniul siguranței rutiere.
- A6.3** Adoptarea politicilor axate pe creșterea ponderii modale a transportului alternativ.

LEGISLAȚIE



- A6.4** Implementarea principiilor „Viziunea Zero”.
- A6.5** Monitorizarea comportamentului participanților la trafic.

APLICARE



- A6.6** Promovarea implicării și participării comunității.
- A6.7** Promovarea unei schimbări de paradigme în mobilitate către o mobilitate mai durabilă.

EDUCAȚIE



- A6.8** Implementarea tehnologiilor STI pentru gestionarea traficului rutier și a drumurilor în rețeaua stradală urbană.

TEHNOLOGIE



LEGISLAȚIE

**Activitatea A6.1: Implementarea principiilor de proiectare sigură a drumurilor și străzilor**

- Adaptarea cadrului legislativ referitor la proiectarea drumurilor și străzilor, semnalizarea rutieră, sistemele de restricționare a drumului (ex: bariere de siguranță), ghidurile privind protecția dreptului de trecere (ex: prevenirea conexiunilor ilegale la nivelurile superioare ale rețelei rutiere), zonele în care au loc lucrări pe șosele (standarde și ghiduri), gestionarea vitezei în zonele urbane (introducerea „Zonei cu 30 maxim”, zone școlare etc.) și în afara zonelor urbane.
- Adoptarea unei metodologii naționale pentru elaborarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD). Împărtășirea experienței în elaborarea PMUD cu municipiile și monitorizarea implementării măsurilor recomandate.

Activitatea A6.2: Sporirea capacităților autorităților locale în domeniul siguranței rutiere

- Consolidarea responsabilităților și capacităților în domeniul siguranței rutiere la nivelul autorităților locale prin reforme legislative/regulatorii și furnizarea asistenței tehnice și cursurilor de formare pentru consolidarea capacităților autorităților locale.

Activitatea A6.3: Adoptarea politicilor axate pe creșterea ponderii modale a transportului alternativ

- Introducerea politicilor axate pe creșterea cotei modale a transportului alternativ (transport public, ciclism, mers pe jos) prin dezvoltarea unui transport public mai sigur și mai confortabil și a infrastructurii pentru pietoni și bicicliști.

APLICARE

**Activitatea A6.4: Implementarea principiilor „Viziunea Zero”**

- Sporirea capacităților și eforturilor pentru adaptarea infrastructurii rutiere la condițiile urbane conform principiilor „Viziunea Zero”: intervenții pentru calmarea traficului, reducerea vitezei, securizarea trecerilor de pietoni, protejarea participanților vulnerabili la trafic.

Activitatea A6.5: Monitorizarea comportamentului participanților la trafic

- Sporirea capacităților și eforturilor pentru punerea în aplicare a indicatorilor de performanță în domeniul siguranței (centuri de siguranță și sisteme de siguranță/reținere pentru copii, depășirea vitezei, conducerea în stare de ebrietate, utilizarea căștii de protecție etc.).

EDUCAȚIE

**Activitatea A6.6: Promovarea implicării și participării comunității**

- Efectuarea studiilor și analizelor asupra nevoilor diferitelor grupuri de participanți la trafic, în special pietoni, motocicliști și bicicliști, care ar trebui să constituie un element important în planurile locale de siguranță rutieră.
- Consolidarea capacităților și cooperarea între toate agențiile/părțile interesate locale prin consultări publice cu rezidenții și instruire în domeniul siguranței rutiere pentru diferite părți interesate.

Activitatea A6.7: Promovarea unei schimbări de paradigme în mobilitate către o mobilitate mai durabilă

- Promovarea unei schimbări în paradigma planificării urbane de la un accent pe transportul/automobile personale pe o planificare a mobilității urbane bazată pe piramida inversată a priorităților tipurilor de transport (cu acordarea priorității participanților vulnerabili la trafic).






TEHNOLOGIE

**Activitatea A6.8: Implementarea tehnologiilor STI pentru gestionarea traficului rutier și a drumurilor în rețeaua stradală urbană**

- Utilizarea echipamentelor, serviciilor și aplicațiilor STI contemporane în conformitate cu obiectivele strategice și legale definite. Punerea în aplicare a tehnologiilor moderne mai ales în celelalte părți ale rețelei (drumuri regionale, inter-urbane și urbane).

5. CONCLUZII

Garantarea siguranței tuturor participanților la trafic este o preocupare fundamentală pentru fiecare țară, iar EPSR reprezintă un instrument comprehensiv de evaluare în cadrul acestui efort critic. Acest tabel sintetizează rezultatele EPSR pentru Moldova, organizând meticulos recomandările sale în regim prioritar. Prin condensarea constatărilor într-un format clar și accesibil, acest tabel ar putea servi drept document fundamental pentru elaborarea unei acțiuni, strategii sau politici de siguranță rutieră la nivel național. Pentru o descriere mai detaliată a recomandărilor EPSR și a activităților ulterioare, puteți consulta capitolele 3 și 4, unde sunt prezentate propuneri concrete de activități ce pot fi incluse într-o hartă strategică pentru abordarea problemelor esențiale și îmbunătățirea siguranței rutiere în întreaga țară.

Activitate	Perioada planificată pentru implementarea activității	Prioritate	Nivel		Instituție/organizație responsabilă de activitate și cooperare		Rezultat preconizat	Legătura cu
			Național	Local	Responsabili	Cooperare		
Pilon 1: Gestionarea siguranței rutiere								
<p>Activitatea 1.1.</p> <p>Coordonarea activităților verticale și orizontale întreprinse de principalii factori de decizie în domeniul siguranței rutiere și consolidarea capacității și integrității acestora</p>	2024-2025		X	X	Guvernul	CNSCR, ministerele relevante orientate spre siguranța rutieră și comunitățile locale	<p>Siguranța rutieră coordonată vertical și orizontal, stabilită și operațională la nivel național și local, conducând la măsuri de siguranță rutieră mai eficiente.</p>	A1.2, A1.3, A1.9, A4.13
<p>Activitatea 1.2.</p> <p>Reînființarea/abilizarea Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere (CNSCR) ca entitate principală de coordonare a siguranței rutiere pentru a se ocupa de aspectele strategice și a monitoriza rezultatele siguranței rutiere.</p>	2024-2026* Notă: 2026 pentru munca comunităților locale		X	X	Guvernul	CNSCR, ministerele relevante orientate spre siguranța rutieră și comunitățile locale	<p>Capacitate îmbunătățită a CNSCR, Biroului Executiv, consiliilor locale de siguranță rutieră, pentru a aborda problemele strategice de siguranță rutieră și a monitoriza rezultatele inițiativelor de siguranță rutieră.</p>	A1.1, A1.3, A1.4, A1.8, A3.1
<p>Activitatea 1.3.</p> <p>Stabilirea obiectivelor specifice și măsurabile în cadrul strategiei naționale de siguranță rutieră și a planului de acțiune.</p>	2024-2026		X	X	CNSCR	Toate ministerele orientate spre garantarea siguranței rutiere și părțile interesate principale în domeniul siguranței rutiere la nivel național/local	<p>Strategia națională privind siguranța rutieră și Planul de acțiune aferent cu ținte clare și măsurabile adoptate oficial pentru a ghida eforturile și a evalua progresul în mod eficient</p>	A1.1, A1.2, A1.3, A1.5, A1.7, A1.8, A1.9, A2.6
<p>Activitatea 1.4.</p> <p>Disponibilizarea surselor de finanțare stabile și sustenabile pentru siguranța rutieră.</p>	2024-2027		X	X	Guvernul – Ministerului Finanțelor/Economiei/Transporturilor	Instituțiile financiare și ministerele orientate spre garantarea siguranței rutiere și părțile interesate principale în domeniul siguranței rutiere la nivel național/local	<p>Mecanism stabil și durabil pentru finanțarea activităților de siguranță rutieră stabilite și operaționale.</p>	A1.2, A5.1, A3.6
<p>Activitatea 1.5.</p> <p>Efectuarea unei evaluări periodice a Indicatorilor cheie de performanță (ICP), utilizați pentru a urmări progresul și a evalua impactul activităților de siguranță rutieră întreprinse, inclusiv aplicarea.</p>	2024- (Activitate permanentă)		X	X	CNSCR	MAI/poliția rutieră, mediul academic/institutele, experți în siguranță rutieră, ONG-uri etc.	<p>Indicatori de performanță colectați și folosiți pentru monitorizarea și evaluarea activităților întreprinse/implementate.</p>	A1.2, A1.3, A1.6, A1.7, A6.5

Activitate	Perioada planificată pentru implementarea activității	Prioritate	Nivel		Instituție/organizație responsabilă de activitate și cooperare		Rezultat preconizat	Legătura cu
			Național	Local	Responsabil	Cooperare		
Activitatea 1.6. Îmbunătățirea și evaluarea eficienței eforturilor de aplicare.	2024-2025	Înaltă	X	X	MAI și CNSCR	MT, ME, cercetători în domeniul siguranței rutiere	Eforturile de aplicare a legii evaluate și coordonate pe baza datelor (activitate polițienească centrată pe date).	A1.5, A1.11, A2.5, A2.8, A3.4, A3.5, A4.2, A4.6, A4.8, A4.16, A6.1
Activitatea 1.7. Utilizarea campaniilor de siguranță rutieră în coordonate cu aplicarea aferentă pentru a spori gradul de conștientizare a comportamentului riscant al participanților la trafic.	2024- (Activitate permanentă)	Înaltă	X	X	CNSCR	MAI și alte ministere orientate spre garantarea siguranței rutiere și părți interesate principale în domeniul siguranței rutiere la nivel național/ local	Principalele comportamente riscante abordate prin campanii ca suport pentru aplicarea legii.	A1.3, A1.5, A3.12, A4.10, A6.6
Activitatea 1.8. Stabilirea și implementarea unui program național de cercetare în domeniul siguranței rutiere.	2024- (Activitate permanentă)	Medie	X		CNSCR și Ministerul Educației și Cercetării	Mediul academic (UTM, USMF) și părțile interesate principale în domeniul siguranței rutiere.	Program național de cercetare în siguranța rutieră în funcțiune (operațional).	A1.2, A1.3, A1.10, A2.9, A.11, A4.12, A6.1, A6.3, A6.4
Activitatea 1.9. Consolidarea/îmbunătățirea transferului de cunoștințe, a schimbului de cunoștințe și a colaborării între părțile interesate în siguranța rutieră la nivel local, național și internațional.	2024- (Activitate permanentă)	Înaltă	X	X	CNSCR	Mediul academic (UTM, USMF), părțile interesate principale în domeniul siguranței rutiere, organizații internaționale.	Transferul și schimbul de cunoștințe la nivel național/regional/local îmbunătățit.	A1.1, A1.3, A2.10, A3.11, A4.11, A4.13, A6.2
Activitatea 1.10. Cercetarea, analiza și utilizarea informațiilor privind costurile socio-economice ale accidentelor rutiere.	2024	Medie	X		CNSCR	Mediul academic, institute, ONG.	Costurile socio-economice ale accidentelor identificate și folosite în analiza C/B.	A1.8
Activitatea 1.11. Îmbunătățirea bazelor de date existente cu privire la accidente în conformitate cu recomandările protocolului CADAȘ (Setul Comun de Date despre Accidente).	2024-2026	Înaltă	X		MAI/poliția rutieră	Dacă este necesar, MIDR – Administrația Rutieră pentru sistemul de referință rutier ca parte a CADAȘ.	Bază de date pentru accidente îmbunătățită, cu variabilele CADAȘ implementate.	A1.5, A5.7
Activitatea 1.12. Implementarea utilizării Sistemelor de Transport Inteligente (STI) pentru îmbunătățirea siguranței rutiere, optimizarea fluxurilor de trafic și reducerea congestiilor.	2024-2027	Medie	X		MIDR – Administrația de Stat a Drumurilor/MAI	Principali factori interesați în siguranța rutieră	STI pentru îmbunătățirea siguranței rutiere, optimizarea fluxurilor de trafic și reducerea congestiilor în vigoare.	A2.3, A2.7, A2.12, A2.13, A2.14, A4.15, A6.8

Activitate	Perioada planificată pentru implementarea activității	Prioritate	Nivel		Instituție/organizație responsabilă de activitate și cooperare		Rezultat preconizat	Legătura cu
			Național	Local	Responsabil	Cooperare		
			Pilon 2: Drumuri sigure					
Activitatea 2.1. Îmbunătățirea cadrului juridic privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere în Moldova.	2023-2025	Înaltă	X		Guvernul	CNSCR, instituții cheie orientate spre siguranța rutieră	Îmbunătățirea cadrului juridic privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere în Moldova (lipsa instrumentelor GSIR).	A3.1, A4.1, A6.1, A6.3, A6.8
Activitatea 2.2. Îmbunătățirea cadrelor juridice și a standardelor pentru proiectarea sigură și protecția drumurilor.	2023-2025	Înaltă	X		Guvernul	CNSCR, instituții cheie orientate spre siguranța rutieră	Îmbunătățirea cadrelor juridice și a standardelor pentru proiectarea și protecția drumurilor.	A1.1, A5.1, A6.1, A6.3, A6.8
Activitatea 2.3. Încorporarea aspectelor juridice ale STI și siguranței tunelurilor în legislația națională.	2023-2025	Înaltă	X		Guvernul	CNSCR, instituții cheie orientate spre siguranța rutieră	Legi naționale cu aspecte legale privind STI și siguranța tunelurilor încorporate.	A1.12, A6.1, A6.8
Activitatea 2.4. Supravegherea implementării instrumentelor GSIR, a măsurilor de siguranță STI și a siguranței tunelurilor.	2023-2028	Medie	X		CNSCR	Toate ministerele orientate spre garantarea siguranței rutiere și părțile interesate principale în domeniul siguranței rutiere la nivel național/local	Instrumente GSIR, măsuri de siguranță STI și a tunelurilor implementate.	A1.9, A1.10, A1.12
Activitatea 2.5. Îmbunătățirea aplicării legii în zonele în care au loc lucrări pe drumuri.	2023-2028	Medie	X	X	CNSCR	Toate ministerele orientate spre garantarea siguranței rutiere și părțile interesate principale în domeniul siguranței rutiere la nivel național/local	Îmbunătățirea conformității cu reglementările privind controlul traficului. Îmbunătățirea designului zonelor în care au loc lucrări și integrarea metodelor automatizate de aplicare a legii.	A1.6
Activitatea 2.6. Implementarea în măsură mai mare a instrumentelor și procedurilor GSIR în conformitate cu Strategia de siguranță rutieră.	2023-2028	Medie	X	X	CNSCR	Toate ministerele orientate spre garantarea siguranței rutiere și părțile interesate principale în domeniul siguranței rutiere la nivel național/local	Implementarea infrastructurii, serviciilor și aplicațiilor selectate pentru aplicarea legii în rețeaua rutieră din Moldova, în conformitate cu metodologia.	A1.3
Activitatea 2.7. Dezvoltarea unui cadru pentru arhitectura STI în ceea ce privește aplicarea legii în Moldova.	2023-2028	Medie	X	X	CNSCR	Toate ministerele orientate spre garantarea siguranței rutiere și părțile interesate principale în domeniul siguranței rutiere la nivel național/local	Includerea STI în strategiile și planurile de acțiune în sectorul rutier din Moldova și integrarea tehnologiilor STI în conformitate cu cadrul de integrare a Uniunii Europene.	A1.12, A6.8

Activitate	Perioada planificată pentru implementarea activității	Prioritate	Nivel		Instituție/organizație responsabilă de activitate și cooperare		Rezultat preconizat	Legătura cu
			Național	Local	Responsabili	Cooperare		
Activitatea 2.8. Aplicarea auditului și inspecției în materie de siguranță rutieră ca proceduri permanente.	2023-2028		X	X	CNSCR	Toate ministerele orientate spre garantarea siguranței rutiere și părțile interesate principale în domeniul siguranței rutiere la nivel național/local	Îmbunătățirea legislației naționale pentru introducerea certificării (licențierii) obligatorii a entităților juridice/fizice implicate în formarea/certificarea auditorilor și inspectorilor.	A1.6, A6.1.
Activitatea 2.9. Elaborarea de materiale de instruire și ghiduri pentru proiectarea și construcția sigură a drumurilor.	2023-2025		X		CNSCR și Ministerul Educației și Cercetării	Medii academice, institute, ONG	Sporirea capacității profesionale și a cunoștințelor experților locali și a personalului tehnic al entităților/districtelor administrative responsabile pentru construcția drumurilor, proiectare și aplicarea siguranței rutiere.	A1.8, A4.5, A4.9, A6.2.
Activitatea 2.10. Instruirea entităților/districtelor administrative responsabile de construcția și proiectarea drumurilor.	2023-2025		X	X	CNSCR și Ministerul Educației și Cercetării	Mediul academic (UTM), părțile interesate principale în domeniul siguranței rutiere, organizații internaționale.	Sporirea capacității profesionale și a cunoștințelor experților locali și a personalului tehnic al entităților/districtelor administrative responsabile pentru construcția drumurilor, proiectare și aplicarea siguranței rutiere.	A1.9, A2.9
Activitatea 2.11. Schimbul de bune practici din Uniunea Europeană.	2023-2030		X	X	CNSCR, MIDR – Administrația de Stat a Drumurilor/MAI	Mediul academic (UTM), părțile interesate principale în domeniul siguranței rutiere, organizații internaționale.	Adoptarea celor mai bune practici în domeniul siguranței rutiere și gestionării siguranței rutiere din statele membre ale Uniunii Europene.	A1.8, A4.10
Activitatea 2.12. Implementarea tehnologiilor STI pe rețeaua de drumuri de bază și extinsă (core – comprehensive).	2023-2030		X	X	CNSCR, MIDR – Administrația de Stat a Drumurilor/MAI	Mediul academic (UTM), părțile interesate principale în domeniul siguranței rutiere, sectorul privat, organizații internaționale.	Implementarea tehnologiilor STI pentru gestionarea rețelei naționale pentru a asigura o gestionare mai eficientă a drumurilor și traficului.	A1.12, A6.8
Activitatea 2.13. Implementarea unui sistem de informații meteo rutiere (SIMR) pe legăturile rutiere majore.	2023-2025		X	X	CNSCR, MIDR – Administrația de Stat a Drumurilor/MAI	Mediul academic (UTM), părțile interesate principale în domeniul siguranței rutiere, organizații internaționale.	Traficul pe rețelele rutiere gestionat prin informațiile colectate printr-un sistem SIMR.	A1.10, A1.12





Activitate	Perioada planificată pentru implementarea activității	Prioritate	Nivel		Instituție/organizație responsabilă de activitate și cooperare		Rezultat preconizat	Legătura cu
			Național	Local	Responsabili	Cooperare		
Activitatea 2.14. Dezvoltarea și introducerea tehnologiei STI pentru o mai bună gestionare a traficului dedicată îmbunătățirii GSIR.	2023-2030		X	X	CNSCR, MIDR – Administrația de Stat a Drumurilor/ MAI	Mediul academic (UTM), părțile interesate principale în domeniul siguranței rutiere, organizații internaționale.	Introducerea tehnologiilor specifice (panouri cu mesaje variabile; sisteme de informații meteo rutiere etc.) care pot fi utilizate în cadrul procedurilor GSIR.	A1.11, A1.12, A2.1, A2.4
Activitatea 2.15. Dezvoltarea unei baze de date pentru instrumentele de gestionare a infrastructurii de siguranță rutieră (Gestionarea siguranței rețelei).	2023-2030		X	X	CNSCR, MIDR – Administrația de Stat a Drumurilor/ MAI	Mediul academic (UTM), părțile interesate principale în domeniul siguranței rutiere, organizații internaționale.	Instituirea unei autorități responsabile pentru dezvoltarea bazei de date și elaborarea unei proceduri pentru colectarea și analiza datelor.	A1.11, A1.12
Pilon 3: Vehicule sigure								
Activitatea 3.1. Modificarea legislației existente și adoptarea unui cadru legislativ național care să vizeze nivelurile primare și secundare pentru a defini clar, prin legi separate, condițiile administrative și tehnice pentru vehicule mai sigure.	2024-2026		X		Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale Consiliul național pentru securitatea circulației rutiere	Ministerul Afacerilor Interne Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare	Adoptarea legislației naționale clare și distincte pentru omologarea vehiculelor, inspecția tehnică periodică a vehiculelor și omologarea echipamentelor și pieselor.	A1.2, A2.1, A3.2, A3.3, A3.4, A3.7, A3.8, A3.10, A3.14, A4.1
Activitatea 3.2. Transpunerea completă în legislația națională a prevederilor cadrului regulamentar al ONU și cadrului regulamentar al UE referitoare la vehiculele mai sigure.	2024-2028		X		Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale Consiliul național pentru securitatea circulației rutiere	Ministerul Afacerilor Interne Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare	Utilizarea regulamentelor ONU și UE pentru omologarea națională individuală și de tip pentru vehicule, precum și pentru inspecția tehnică periodică (ITP).	A3.1, A3.3, A3.4, A3.8, A3.10, A3.14, A3.15, A4.5
Activitatea 3.3. Desemnarea autorităților naționale responsabile pentru omologarea vehiculelor și supravegherea pieței.	2024-2025		X		Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale Consiliul național pentru securitatea circulației rutiere	Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare	Desemnarea și operationalizarea autorităților responsabile de omologarea vehiculelor și supravegherea pieței	A3.1, A3.2, A3.4
Activitatea 3.4. Definirea condițiilor administrative și de capacitate pentru Serviciile Tehnice desemnate care efectuează inspecții și teste legate de conformitatea vehiculelor.	2024-2025		X		Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale Consiliul național pentru securitatea circulației rutiere	Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare	Crearea unui sistem juridic pentru desemnarea serviciilor tehnice prin evaluarea capacității lor folosind standarde de management al calității (personal, facilități și cunoștințe) conform ISO 17025 și ISO 17020.	A3.1, A3.2, A3.3, A3.11

Activitate	Perioada planificată pentru implementarea activității	Prioritate	Nivel		Instituție/organizație responsabilă de activitate și cooperare		Rezultat preconizat	Legătura cu
			Național	Local	Responsabili	Cooperare		
Activitatea 3.5. Introducerea unui sistem eficient de penalizări pentru nerespectarea cerințelor specificate pentru vehicule.	2026-2028		X		Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale Consiliul național pentru securitatea circulației rutiere	Ministerul Afacerilor Interne Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare	Stabilirea unui sistem de penalizare (amenzi) pentru vehiculele, componentele și piesele neconforme plasate pe piața națională.	A3.1, A3.3, A3.6, A3.8, A3.9
Activitatea 3.6. Finanțarea sustenabilă a autorităților naționale de omologare a vehiculelor și de supraveghere a pieței pentru a-și menține capacitatea și funcționalitatea.	2024-2025		X		Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale		Alocarea corectă a autorităților în ceea ce privește personalul și capacitatea de a evalua vehiculele. Implementarea indicatorilor de performanță la nivel operațional.	A1.4, A3.1, A3.3, A3.4
Activitatea 3.7. Interconectarea și sincronizarea sarcinilor autorității de înmatriculare a vehiculelor, autorității de omologare a vehiculelor, centrelor de inspecție tehnică și autorității de supraveghere a pieței.	2024-2026		X		Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale Agenția Servicii Publice	Ministerul Afacerilor Interne	Adoptarea unui document național unic care să confirme omologarea vehiculului, folosit ca bază pentru înmatricularea acestuia.	A3.1, A3.8, A3.10
Activitatea 3.8. Extinderea și dezvoltarea cerințelor tehnice și a capacității pentru controalele în trafic.	2024-2027		X		Ministerul Afacerilor Interne		Creșterea numărului și capacității laboratoarelor mobile pentru verificări în trafic.	A3.4, A3.11, A3.14
Activitatea 3.9. Autorizarea centrelor de inspecție a vehiculelor și a atelierelor de reparații trebuie să se bazeze pe audituri inițiale supravegheate la fața locului.	2024-2027		X		Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale		Evaluarea centrelor de inspecție pe baza auditurilor inițiale supravegheate la fața locului.	A3.1, A3.2, A3.10, A3.11,
Activitatea 3.10. Adaptarea frecvenței inspecțiilor periodice la vechimea vehiculului și stabilirea unui sistem de informare a proprietarului privind data de expirare a talonului ITP.	2024-2027		X		Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale Consiliul național pentru securitatea circulației rutiere	Ministerul Afacerilor Interne Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare	Adaptarea frecvenței inspecțiilor tehnice periodice conform regulilor Acordului ONU din 1997. În plus, inspecția vehiculelor mai vechi ar trebui să se facă mai des	A3.1, A3.2, A3.7, A3.14
Activitatea 3.11. Programele de formare pentru auditori și inspectori din rândul autorităților desemnate, serviciile tehnice și centrele de inspecție trebuie să fie actualizate și îmbunătățite continuu.	2024-2028		X		Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale Ministerul Educației și Cercetării		Personalul implicat în evaluarea și autorizarea centrelor de inspecție ar trebui să participe în elaborarea curriculumelor de formare.	A1.9, A3.1, A3.2, A3.8, A3.9, A4.11

Activitate	Perioada planificată pentru implementarea activității	Prioritate	Nivel		Instituție/organizație responsabilă de activitate și cooperare		Rezultat preconizat	Legătura cu
			Național	Local	Responsabil	Cooperare		
Activitatea 3.12. Organizarea și desfășurarea campaniilor de sensibilizare publică privind beneficiile utilizării vehiculelor mai sigure.	2024-2028		X		Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale Ministerul Afacerilor Interne		Utilizatorii de vehicule ar trebui să fie la curent cu avantajele utilizării unui vehicul sigur și omologat.	A1.7, A3.1, A3.2, A3.7, A3.10, A4.4, A4.10
Activitatea 3.13. Instituirea portalurilor IT și a aplicațiilor specifice care ajută utilizatorii de vehicule să primească informații despre valabilitatea inspecției tehnice, kilometraj și alte date despre istoricul privind siguranța vehiculului.	2024-2028		X		Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale Ministerul Afacerilor Interne	Agencia Servicii Publice	Îmbunătățirea siguranței vehiculului prin amintirea utilizatorilor despre data expirației inspecției tehnice periodice, inclusiv despre istoricul indicațiilor odometrelui.	A3.7, A3.10, A3.12
Activitatea 3.14. Sprijinirea utilizării metodelor complementare pentru evaluarea stării tehnice a vehiculelor în timpul inspecției tehnice folosind interfețele electronice instalate pe vehicule (OBD II).	2024-2026		X		Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale	Ministerul Educației și Cercetării	Sporirea încrederii în rezultatele ITP prin utilizarea informațiilor oferite de OBD-II.	A3.1, A3.2, A3.11
Activitatea 3.15. Sprijinirea înmatriculării vehiculelor noi care respectă cele mai recente reglementări de siguranță și care au instalate tehnologii ADAS (Sisteme avansate de asistență a șoferului).	2024-2028		X		Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale	Agencia Servicii Publice Ministerul Afacerilor Interne	Sporirea sprijinului și a stimulentelelor pentru vehiculele echipate cu Sisteme avansate de asistență a șoferului.	A3.12
Pilon 4: Participanți la trafic mai siguri								
Activitatea 4.1. Dezvoltarea/actualizarea Legii privind siguranța traficului rutier.	2024-2025		X		Membri relevanți ai Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere	MAI Agencia Servicii Publice	Codul rutier elaborat ca act normativ unic. Cadru juridic pentru utilizarea trotinetelor electrice pe teritoriul Republicii Moldova actualizat.	A2.1, A3.1, A4.2, A5.1, A6.4, A6.3, A6.1
Activitatea 4.2. Revizuirea sancțiunilor pentru neutilizarea centurilor de siguranță sau a sistemelor de siguranță/reținere pentru copii, precum și a sancțiunilor pentru pietoni care încalcă regulile de circulație rutieră.	2024-2025		X		MAI Ministerul Justiției	Agencia Servicii Publice Inspektoratul Național de Probațiune	Revizuirea sancțiunilor pentru neutilizarea centurilor de siguranță sau a sistemelor de siguranță/reținere pentru copii, conducerea cu permis expirat, precum și a sancțiunilor pentru pietoni/bicicliștii/conducătorii de scutere care încalcă regulile de circulație rutieră (cu un articol separat care să vizeze sancțiunile pentru pietoni elaborat). Revizuirea articolului privind utilizarea elementelor	A1.6, A4.1, A6.4





Activitate	Perioada planificată pentru implementarea activității	Prioritate	Nivel		Instituție/organizație responsabilă de activitate și cooperare		Rezultat preconizat	Legătura cu
			Național	Local	Responsabil	Cooperare		
Activitatea 4.3. Diferențierea nivelului permis de alcool în sânge și aerul expirat în funcție de experiența șoferului sau tipul de autovehicul.	2024-2026	Medie	X		MAI Ministerul Justiției	Procuratura Inspectoratul Național de Probațiune Agenția Servicii Publice Ministerul Sănătății	Reducerea normei admisibile pentru sancționarea contravențiilor pentru șoferii începători (până la doi sau trei ani) de la 0,15 la 0 alcool în sânge. Aceeași normă ar trebui introdusă pentru șoferii profesioniști (șoferi de camioane, șoferi de transport public, șoferi de taxi).	A6.4
Activitatea 4.4. Îmbunătățirea siguranței rutiere ocupaționale și introducerea politicilor de siguranță rutieră pentru toate fetele auto la nivel național.	2024-2026	Medie	X		MAI Ministerul Muncii și Protecției Sociale	Membri relevanți ai CNSCR/ sectorului privat/de afaceri ONG-uri, parteneri internaționali Companii și agenții de transport APL	Introducerea politicilor privind siguranța rutieră ocupațională și a politicilor de siguranță rutieră cu programe îmbunătățite de control, aplicare și stimulente pentru toate fetele auto la nivel național. La fel, ar putea fi anunțată o competiție națională (de exemplu, sub auspiciile Guvernului) pentru cea mai bună implementare a politicilor de siguranță rutieră între flete.	A5.8, A3.8, A3.12
Activitatea 4.5. Îmbunătățirea politicilor naționale în vederea interconectării cu normele, standardele și nevoile persoanelor cu dizabilități sau mobilitate redusă.	2024-2025	Înaltă	X		Ministerul Muncii și Protecției Sociale MAI	CNSCR Organizații pentru persoanele cu dizabilități, ONG-uri Parteneri internaționali Sector privat APL	Modificarea regulamentelor rutiere și articolelor relevante pentru a lua în considerare nevoile persoanelor cu dizabilități, obligațiile administrațiilor publice locale și a altor măsuri obligatorii de către autoritățile publice locale referitoare la nevoile persoanelor cu mobilitate redusă și dizabilități.	A2.9, A3.2, A4.15, A5.2, A5.3, A6.1, A6.4, A6.7
Activitatea 4.6. Digitalizarea proceselor de documentare a abaterilor rutiere.	2024-2030	Înaltă	X		MAI Agenția de Guvernare Electronică Serviciul Tehnologia Informației și Securitate Cibernetică	Ministerul Justiției	Actualizarea mecanismului legislativ privind sistemul automatizat de supraveghere a circulației rutiere „Controlul traficului”. Tranziția către documentarea electronică a contravențiilor utilizând o aplicație specială.	A1.6, A6.5




Activitate	Perioada planificată pentru implementarea activității	Prioritate	Nivel		Instituție/organizație responsabilă de activitate și cooperare		Rezultat preconizat	Legătura cu
			Național	Local	Responsabil	Cooperare		
Activitatea 4.7. Intensificarea documentării abaterilor de la prevederile Regulamentului Circulației Rutiere, inclusiv prin utilizarea noilor metodologii și echipamente.	2024-2028	Medie	X		MAI, Ministerul Justiției	CNSCR Agenții de stat Parteneri internaționali din sectorul privat	Modernizarea echipamentelor (mașinilor-capcană, dronelor, tabletelor și laptopurilor pentru emiteria procesului verbal electronic).	A6.5
Activitatea 4.8. Stabilirea unui mecanism de cooperare/verificare împreună cu Serviciul Vamal pentru mașinile cu plăcuțe de înmatriculare străine.	2024-2026	Medie	X		MAI	Serviciul Vamal Agenția Servicii Publice	Acordul de cooperare și elaborarea unui plan de acțiuni între poliție și Serviciul Vamal privind instituirea unui mecanism de monitorizare și schimb de informații. Orientări/instrucțiuni unice elaborate.	A1.6
Activitatea 4.9. Tratamente de gestionare a vitezei în zonele urbane și rurale, măsuri pentru siguranța participanților vulnerabili la trafic.	2024-2025	Înaltă	X	X	Cancelaria de Stat APL	MAI MIDR ASD Sectorul privat	Implementarea măsurilor de siguranță pentru participanții vulnerabili la trafic la nivel național cu implicarea sectorului privat și a societății civile. Măsuri de calmare a traficului în zonele urbane și rurale; politica 30 km/h implementată în apropierea școlilor și a altor instituții de învățământ, spitale și zone centrale istorice la nivel local.	A2.9, 4.10, A4.15, A6.4, A6.2, A6.1
Activitatea 4.10. Dezafășurarea activităților de conștientizare publică concomitent cu aplicarea legii, la nivel național.	2024-2030	Înaltă	X	X	Consiliul național pentru securitatea circulației rutiere (în special, MAI, MEC)	Sectorul privat și societatea civilă Mass media	Dezafășurarea activităților periodice de conștientizare publică în concordanță cu legea, cu accent deosebit pe participanții vulnerabili la trafic.	A1.7, A2.11, A3.12, A4.9, A4.11, A4.12, A4.13, A6.4, A6.6
Activitatea 4.11. Dezvoltarea capacității profesorilor, educatorilor și inspectorilor de poliție pe teme de siguranță rutieră și instruirea extensivă a acestora.	2024-2025	Înaltă	X	X	Ministerul Educației și Cercetării MAI	APL ONG-uri Poliția locală USMF	Cunoștințe locale îmbunătățite și cooperare locală consolidate. Program/centru de instruire național/local privind siguranța rutieră instituit.	A1.9, A3.8, A3.11, A4.10, A5.4, A6.2, A6.6

Activitate	Perioada planificată pentru implementarea activității	Prioritate	Nivel		Instituție/organizație responsabilă de activitate și cooperare		Rezultat preconizat	Legătura cu
			Național	Local	Responsabil	Cooperare		
Activitatea 4.12. Revizuirea curriculumului național privind educația rutieră, inclusiv în instituțiile de învățământ superior.	2024-2025		X	X	Ministerul Educației și Cercetării	MAI Consiliul național pentru securitatea circulației rutiere Cadre didactice UTM, USMF APL ONG-uri școli auto, parteneri internaționali	Elaborarea politicii extra-curriculare și a planului de activități pentru îmbunătățirea comportamentului de siguranță rutieră pentru diferite categorii de vârstă. Dezvoltarea unui set de unelte/ghid pentru profesori, mentori și educatori. Instituirea unor programe academice cu privire la gestionarea siguranței rutiere, comportamente și utilizare sigură a drumurilor, în parteneriat cu organizații internaționale, experți în siguranța rutieră, organizații neguvernamentale și instituții academice.	A1.8, A4.11, A4.10, A5.5
Activitatea 4.13. Dezvoltarea parteneriatelor între părțile interesate naționale și locale pentru promovarea siguranței rutiere ca o cultură națională și o mai bună aplicare a legii.	2024-2030		X	X	Consiliul național pentru securitatea circulației rutiere	APL Sector privat Companii de asigurări Societatea civilă și ONG-uri Organizații și parteneri internaționali	Stabilirea parteneriatelor între părțile interesate naționale și locale, cum ar fi poliția, administrația locală, companiile private (asigurări) și grupurile comunitare. Schimbul de bune practici la nivel local, național și internațional.	A1.1, A1.9, A4.10, A4.14, A6.4, A6.6
Activitatea 4.14. Ajustarea bazei de date ROSOFT (sistemul oficial de evidență a contravențiilor) și îmbunătățirea/stabilirea interconectării cu portalul instanțelor.	2024-2027		X		MAI	Ministerul Justiției Agenția de Governare Electronică Serviciul Securitate cibernetică Consiliul Superior al Magistraturii	Asigurarea agenților de investigație cu echipamente speciale pentru verificarea încălcărilor anterioare ale conducătorilor auto. Sprijinirea implementării sistemului de puncte de penalizare (sistem diferențiat pentru infractorii recidiviști).	A4.13
Activitatea 4.15. Promovarea utilizării Sistemelor de Transport Inteligente și a echipamentelor.	2024-2027		X	X	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale MAI	Agencia Servicii Publice APL	Instalarea semafoarelor inteligente, a senzorilor de viteză, a sistemelor de cântărire în mișcare, precum și a sistemelor de sunet și navigare pentru persoanele cu dizabilități și mobilitate redusă, a sistemelor de închiriere biciclete etc.	A1.12, A2.4, A4.5, A4.9

Activitate	Perioada planificată pentru implementarea activității	Prioritate	Nivel		Instituție/organizație responsabilă de activitate și cooperare		Rezultat preconizat	Legătura cu
			Național	Local	Responsabili	Cooperare		
<p>Activitatea 4.16.</p> <p>Crearea unei aplicații pentru uz public care permite căutarea în călătoriilor identificate de sistemul „controlul traficului” și punctele de penalizare aplicate.</p>	2024-2025	Înaltă	X		<p>Agencia de Guvernare Electronică</p> <p>Ministerul Justiției</p>	<p>Serviciul Tehnologia Informației și Securitate Cibernetică (MAI)</p>	<p>Aplicații de uz public care să includă căutarea în călătoriilor identificate de sistemul „Controlul traficului” și punctele de penalizare aplicate dezvoltate și puse în aplicare.</p>	A1.6, A6.5
Pilon 5: Răspuns post-accident								
<p>Activitatea 5.1.</p> <p>Instituirea unui mecanism de investiții directe în siguranța rutieră de către companiile de asigurări.</p>	2024-2025	Înaltă	X		<p>Cancelaria de Stat</p> <p>Banca Națională a Moldovei</p>	<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p> <p>Ministerul Afacerilor Interne</p> <p>Companii de asigurări</p>	<p>Lege modificată.</p> <p>Bugetul majorat alocat pentru îmbunătățirea siguranței rutiere (infrastructură, echipamente, Campanii îmbunătățite de educație și consiliere în domeniul siguranței rutiere.</p>	A1.4, A2.2, A4.1, A5.3, A5.6
<p>Activitatea 5.2.</p> <p>Implementarea unui mecanism de stimulare pentru angajatori în ceea ce privește angajarea victimelor cu dizabilități ale accidentelor rutiere.</p>	2024-2025	Înaltă	X	X	<p>Ministerul Muncii și Protecției Sociale</p> <p>Ministerul Sănătății</p>	<p>Organizații guvernamentale</p> <p>Sectorul privat</p>	<p>Angajarea victimelor cu dizabilități.</p> <p>Angajatorii ar putea angaja victimele cu dizabilități.</p>	A4.5, A5.3
<p>Activitatea 5.3.</p> <p>Crearea centrelor și a programelor de reabilitare a victimelor accidentelor rutiere.</p>	2024-2025	Înaltă	X	X	<p>Ministerul Muncii și Protecției Sociale</p> <p>Ministerul Sănătății</p>	<p>Sectorul privat</p> <p>Donatori</p>	<p>Centre create</p> <p>Victime reabilitate</p>	A4.5, A5.1, A5.2
<p>Activitatea 5.4.</p> <p>Instruirea polițiștilor în acordarea primului ajutor medical.</p>	2024-2025	Medie	X	X	<p>Ministerul Afacerilor Interne</p> <p>Ministerul Sănătății</p>		<p>Îmbunătățirea capacității ofițerilor de poliție de a acorda primul ajutor (reducerea timpului de acordare a primului ajutor la locul accidentului; reducerea numărului de decese).</p>	A4.11, A5.5, A5.6, A5.9
<p>Activitatea 5.5.</p> <p>Organizarea de cursuri suplimentare, gratuite, pentru șoferi, precum și mărirea numărului de ore de pregătire pentru primul ajutor medical în cadrul cursurilor pentru șoferi.</p>	2024-2025	Medie	X	X	<p>Ministerul Educației și Cercetării</p> <p>Ministerul Sănătății</p>	<p>Școli auto</p>	<p>Îmbunătățirea capacității conducătorilor auto de a acorda primul ajutor (reducerea timpului de acordare a primului ajutor la locul accidentului; reducerea numărului de decese).</p>	A4.12, A5.4, A5.6

Activitate	Perioada planificată pentru implementarea activității	Prioritate	Nivel		Instituție/organizație responsabilă de activitate și cooperare		Rezultat preconizat	Legătura cu
			Național	Local	Responsabil	Cooperare		
Activitatea 5.6. Instruirea șoferilor de ambulanță în acordarea primului ajutor medical.	2024-2025	Medie	X	X	Ministerul Sănătății		Îmbunătățirea capacității conducătorilor de ambulanțe de a acorda primul ajutor (îmbunătățirea capacității echipajelor de ambulanță de a acorda primul ajutor).	A5.1, A5.4, A5.5
Activitatea 5.7. Implementarea sistemelor de informare pentru a asigura interconectarea Registrului de stat al accidentelor rutiere al MAI cu Serviciul 112.	2024-2025	Medie	X		Ministerul Afacerilor Interne Serviciul 112	Ministerul Sănătății	Precizie îmbunătățită a datelor. Colaborare și împărtășire a informațiilor îmbunătățite.	A1.11
Activitatea 5.8. Modernizarea flotei de ambulanțe.	2024-2025	Înaltă	X	X	Ministerul Sănătății	Donatori	Îmbunătățirea capacității echipelor de ambulanță de a acorda primul ajutor (reducerea timpului de intervenție; creșterea calității primului ajutor; reducerea numărului de decese).	A4.4
Activitatea 5.9. Dotarea echipajelor de poliție cu truse de prim ajutor.	2024-2025	Medie	X	X	Ministerul Afacerilor Interne	Ministerul Sănătății Donatori	Îmbunătățirea capacității echipelor de poliție de a acorda primul ajutor (reducerea numărului de decese).	A5.4
Pilon 6: Mobilitate urbană sigură								
Activitatea 6.1. Implementarea principiilor de proiectare sigură a drumurilor și străzilor.	2023-2030	Înaltă	X	X	CNSCR, MIDR – Administrația de Stat a Drumurilor/MAI	Mediul academic (UTM), părțile interesate principale în domeniul siguranței rutiere, organizații internaționale.	Adaptarea cadrului legislativ referitor la proiectarea drumurilor și străzilor, semnalizarea rutieră, sistemele de restricționare a drumului (ex: bariere de siguranță), ghidurile privind protecția dreptului de trecere (ex: prevenirea conexiunilor ilegale la nivelurile superioare ale rețelei rutiere), zonele în care au loc lucrări pe șosele (standarde și ghiduri), gestionarea vitezei în zonele urbane (introducerea „Zonelor cu 30 maxim”, zone școlare etc.) și în afara zonelor urbane.	A1.1, A1.8, A2.1, A2.2, A2.3, A2.8, A3.1, A4.1, A4.5, A4.9

Activitate	Perioada planificată pentru implementarea activității	Prioritate	Nivel		Instituție/organizație responsabilă de activitate și cooperare		Rezultat preconizat	Legătura cu
			Național	Local	Responsabil	Cooperare		
Activitatea 6.2. Sporirea capacităților autorităților locale în domeniul siguranței rutiere.	2023-2030		X	X	CNSCR, MIDR – Administrația de Stat a Drumurilor/MAI	Mediul academic (UTM), părțile interesate principale în domeniul siguranței rutiere, organizații internaționale.	Consolidarea responsabilităților și capacităților în domeniul siguranței rutiere la nivelul autorităților locale prin reforme legislative/regulatorii și furnizarea asistenței tehnice și cursurilor de formare pentru consolidarea capacităților autorităților locale.	A1.1, A1.9, A2.9, A4.9, A4.11
Activitatea 6.3. Adoptarea politicilor axate pe creșterea ponderii modale a transportului alternativ.	2023-2030		X	X	CNSCR, MIDR – Administrația de Stat a Drumurilor/MAI	Mediul academic (UTM), părțile interesate principale în domeniul siguranței rutiere, organizații internaționale.	Elaborarea politicilor axate pe creșterea cotei modale a transportului alternativ (transport public, ciclism, mers pe jos) prin dezvoltarea unui transport public mai sigur și mai confortabil și a infrastructurii pentru pietoni și bicicliști.	A1.8, A2.1, A.2.2, A4.1
Activitatea 6.4. Implementarea principiilor „Viziunea Zero”.	2023-2030		X	X	Guvernul	Mediul academic (UTM), părțile interesate principale în domeniul siguranței rutiere, organizații internaționale.	Sporirea capacităților și eforturilor pentru adaptarea infrastructurii rutiere la condițiile urbane conform principiilor „Viziunea Zero”: intervenții pentru calmarea traficului, reducerea vitezei, securizarea trecerilor de pietoni, protejarea participanților vulnerabili la trafic.	A1.8, A2.1, A2.2, A4.1, A4.2, A4.3, A4.5, A4.9, A4.10, A4.13
Activitatea 6.5. Monitorizarea comportamentului participanților la trafic.	2023-2030		X		CNSCR, MIDR – Administrația de Stat a Drumurilor/MAI	Mediul academic (UTM), părțile interesate principale în domeniul siguranței rutiere, organizații internaționale.	Sporirea capacităților și eforturilor pentru punerea în aplicare a indicatorilor de performanță în domeniul siguranței (centuri de siguranță și sisteme de siguranță/reținere pentru copii, depășirea vitezei, conducerea în stare de ebrietate, utilizarea căștii de protecție, conducerea agresivă, pietoni etc.).	A1.5, A4.6, A4.7, A4.16

Activitate	Perioada planificată pentru implementarea activității	Prioritate	Nivel		Instituție/organizație responsabilă de activitate și cooperare		Rezultat preconizat	Legătura cu
			Național	Local	Responsabil	Cooperare		
Activitatea 6.6. Promovarea implicării și participării comunității.	2023-2030		X	X	CNSCR, MIDR – Administrația de Stat a Drumurilor/MAI	Mediul academic (UTM), părțile interesate principale în domeniul siguranței rutiere, organizații internaționale, companii de afaceri.	Consolidarea capacităților și asigurarea unei mai bune cooperări între toate agențiile/părțile interesate locale prin consultări publice cu rezidenții și instruire în domeniul siguranței rutiere pentru diferite părți interesate.	A1.7, A4.10, A4.11, A4.13
Activitatea 6.7. Promovarea unei schimbări de paradigmă în mobilitate către o mobilitate mai durabilă.	2023-2030		X	X	Guvernul	CNSCR, Administrația de Stat a Drumurilor, mediul academic (UTM), părțile interesate principale în domeniul siguranței rutiere, organizații internaționale, sectorul privat.	Schimbarea paradigmei planificării urbane de la un accent pe transportul/ automobile personale pe o planificare a mobilității urbane bazată pe piramida inversată a priorităților tipurilor de transport (cu acordarea priorității participanților vulnerabili la trafic).	Toate activitățile
Activitatea 6.8. Implementarea tehnologiilor STI pentru gestionarea traficului rutier și a drumurilor în rețeaua stradală urbană.	2023-2030		X	X	CNSCR, MIDR – Administrația de Stat a Drumurilor/MAI	Mediul academic (UTM), părțile interesate principale în domeniul siguranței rutiere, organizații internaționale.	Utilizarea echipamentelor, serviciilor și aplicațiilor STI contemporane în conformitate cu obiectivele strategice și legale definite. Punerea în aplicare a tehnologiilor moderne mai ales în celelate părți ale rețelei (drumuri regionale, inter-urbane și urbane).	A1.12, A2.1, A2.2, A2.12

6. ANEXA – Vehicule sigure

Prezenta anexă conține exemple ale proceselor menționate în capitolul privind vehiculele sigure.

Tabelul 24

Procesul de înregistrare a vehiculelor

<i>Activitate</i>	Înregistrarea vehiculelor
<i>Legislație</i>	Legea parlamentară nr. 131/2007 Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999
<i>Aplicare/supraveghere</i>	MAI ASP MD, MAIA
<i>Educație/instruire</i>	MAI
<i>Documente/emise de</i>	Certificat de înregistrare/ASP
<i>Tehnologie/proces</i>	Anexa 2, Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999 – Registrul național „Automobilul”
<i>Dovada conformității tehnice</i>	Raport ITP Raport de identificare a vehiculului Expertiză tehnică Aprobare echipare ulterioară

Tabelul 25

Omologarea națională a vehiculului fabricat ca unitate individuală

<i>Activitate</i>	Omologare națională pentru vehiculele fabricate, modificate, completate sau echipate ulterior ca unități individuale
<i>Legislație</i>	Legea parlamentară nr. 131/2007 Codul Parlamentului nr.150/2014 Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999 Hotărârea Guvernului nr. 415/2003
<i>Aplicare/supraveghere</i>	INSP, ANTA, ASP
<i>Educație/instruire</i>	OSCT, ANTA, CA-ITP
<i>Documente/emise de</i>	Proiect de vehicul, Document de conformitate tehnică/OSCT Acceptare inițială, Document de examinare tehnică, Proces verbal pentru inspecția tehnică/INSP Confirmare de fabricație/CA-R/FV
<i>Tehnologie/proces</i>	Art. 38, 39 din Legea parlamentară nr. 131/2007 Art. 104, 109 din Codul Parlamentului nr. 150/2014 Anexa 2, art. 25, 37 din Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999 Capitolul IV(15), V din Hotărârea Guvernului nr. 415/2003
<i>Sprijin internațional de reglementare</i>	Neidentificat Referință propusă: regulamentele atașate ca anexe la Acordul ONU din 1958, Regulamentul UE 2018/858

Tabelul 26

Omologare națională de tip pentru vehiculele noi

<i>Activitate</i>	Omologare națională de tip pentru vehiculele noi fabricate sau importate în Moldova
<i>Legislație</i>	Legea parlamentară nr. 131/2007 Hotărârea Guvernului nr. 415/2003
<i>Aplicare/supraveghere</i>	INSP, ANTA
<i>Educație/instruire</i>	MIDR
<i>Documente/emise de</i>	Nu există
<i>Tehnologie/proces</i>	Art. 38, 39 din Legea parlamentară nr. 131/2007 Capitolul IV din Hotărârea Guvernului nr. 415/2003
<i>Srijin internațional de reglementare</i>	Neidentificat Referință propusă: regulamentele atașate ca anexe la Acordul ONU din 1958, Regulamentele-cadru UE

Tabelul 27

Omologare ONU de tip

<i>Activitate</i>	Omologare ONU de tip pentru vehiculele, componentele, echipamentele și piesele noi fabricate în Moldova sau în străinătate
<i>Legislație</i>	Legea parlamentară nr. 111/2016 Art. 38(2) din Legea parlamentară nr. 131/2007 Art. 104 din Codul Parlamentului nr. 150/2014 Capitolul IV din Hotărârea Guvernului nr. 415/2003
<i>Aplicare/supraveghere</i>	MIDR
<i>Educație/instruire</i>	MIDR
<i>Documente/emise de</i>	Nu există Nu există nicio notificare către ONU cu privire la autoritatea de omologare de tip sau serviciile tehnice
<i>Tehnologie/proces</i>	Anexa 3 la Acordul ONU din 1958, rev. 3 Art. 38(2) din Legea parlamentară nr. 131/2007 Art. 104 din Codul Parlamentului nr. 150/2014 Capitolul IV din Hotărârea Guvernului nr. 415/2003
<i>Srijin internațional de reglementare</i>	Neidentificat Referință propusă: regulamentele atașate ca anexe la Acordul ONU din 1958

Tabelul 28

Procesul de inspecție tehnică periodică a vehiculelor

<i>Activitate</i>	Inspecția tehnică periodică
<i>Legislație</i>	Legea parlamentară nr. 111/2007 Codul Parlamentului nr. 150/2014 Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999 Hotărârea Guvernului nr. 415/2003 Hotărârea Guvernului nr. 357/2009
<i>Aplicare/supraveghere</i>	ANTA, INSP, INM
<i>Educație/instruire</i>	ANTA, CA-ITP
<i>Documente/emise de</i>	Raport ITP, legitimație/ CA-ITP, Intehagro, MD
<i>Tehnologie/proces</i>	Anexa 1 din Anexa 3 la Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999 Titlul V, capitolul 6 din Codul Parlamentului nr. 150/2014 Art. 40-42 din Legea parlamentară nr. 131/2007
<i>Srijin internațional de reglementare</i>	Neidentificat Referință propusă: regulamentele atașate ca anexe la Acordul ONU din 1997

Tabelul 29

Procesul de inspecție tehnică periodică a vehiculelor în trafic

<i>Activitate</i>	Control tehnic în trafic (condiții generale)	Control tehnic în trafic (ADR și T&SLD)
<i>Legislație</i>	Hotărârea Guvernului nr. 357/2009 Hotărârea Guvernului nr. 415/2003	Codul Parlamentului nr. 150/2014 Hotărârea Guvernului nr. 589/2017
<i>Aplicare/supraveghere</i>	INSP	ANTA
<i>Educație/instruire</i>	MAI	ANTA, CA-ITP
<i>Documente/emise de</i>	Proces/INSP	Proces/ANTA
<i>Tehnologie/proces</i>	Secțiunea 18 Hotărârea Guvernului nr. 357/2009 Secțiunea VI, art. 28 Hotărârea Guvernului nr. 415/2003	Titlul VIII, Codul Parlamentului nr. 150/2014 Anexa 1, art. 40(3), Secțiunea V Hotărârea Guvernului nr. 589/2017
<i>Srijin internațional de reglementare</i>	Neidentificat Referință propusă: Directiva UE 2014/47	Prescripții ale Acordurilor AETR și ADR

Tabelul 30

Instalarea și inspecția tahografelor și dispozitivelor de limitare a vitezei

<i>Activitate</i>	Instalarea și inspecția tahografelor și dispozitivelor de limitare a vitezei
<i>Legislație</i>	Codul Parlamentului nr. 150/2014 Hotărârea Guvernului nr. 475/2016
<i>Aplicare/supraveghere</i>	INSP, ANTA
<i>Educație/instruire</i>	CA-ITP, ANTA
<i>Documente/emise de</i>	Document de conformitate, document de garanție/CA-TLV, ANTA
<i>Tehnologie/proces</i>	Secțiunea II, alineatele 3 și 4 Hotărârea Guvernului nr. 475/2016 Titlul V, capitolul 4 Codul Parlamentului nr. 150/2014
<i>Srijin internațional de reglementare</i>	Prescripții la Acordul AETR, Regulamentul ONU nr. 89 Regulamentul UE 165/2014

Tabelul 31

Procesul de clasificare a autobuzelor și autocarelor

<i>Activitate</i>	Clasificarea autobuzelor și autocarelor în funcție de criteriile de confort
<i>Legislație</i>	Codul Parlamentului nr. 150/2014 Hotărârea Guvernului nr. 854/2006 Hotărârea MIRD nr. 355/2019
<i>Aplicare/supraveghere</i>	ANTA, INSP
<i>Educație/instruire</i>	ANTA, CA-ITP
<i>Documente/emise de</i>	Certificat de clasificare/CA-CCCA, ANTA
<i>Tehnologie/proces</i>	Anexa 1 din MIDR nr. 355/2019
<i>Srijin internațional de reglementare</i>	Neidentificat Referință propusă: regulamentul privind clasificarea IRU a autobuzelor și autocarelor Regulamentul ONU nr. 107

Tabelul 32

Omologarea și inspecția vehiculelor ADR

<i>Activitate</i>	Omologarea și inspecția vehiculelor ADR
<i>Legislație</i>	Codul Parlamentului nr. 150/2014 Hotărârea Guvernului nr. 589/2017
<i>Aplicare/supraveghere</i>	ANTA, INSP
<i>Educație/instruire</i>	CA-ITP, ANTA
<i>Documente/emise de</i>	Certificat ADR (omologare/inspecție)/ CA-ADR, ANTA
<i>Tehnologie/proces</i>	Anexa 1 din Codul Parlamentului nr. 150/2014 Anexa B, partea 9 din Acordul ADR
<i>Srijin internațional de reglementare</i>	Prescripții ale Acordului ADR Referință propusă: Regulamentul ONU nr. 105

REFERINȚE

1. Acordul 1957 referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase.
2. Acordul 1958 privind adoptarea unor regulamente tehnice armonizate ale Organizației Națiunilor Unite pentru vehiculele cu roți, echipamentele și componentele care pot fi montate și/sau folosite la vehiculele cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate în temeiul acestor regulamente ale Organizației Națiunilor Unite (Revizuirea 3).
3. Acordul 1970 privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere în trafic internațional (AETR).
4. Acordul 1997 privind adoptarea de condiții uniforme pentru inspecțiile tehnice periodice ale vehiculelor cu roți și recunoașterea reciprocă a acestor inspecții.
5. Acordul 1998 privind stabilirea specificațiilor tehnice globale pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate sau folosite la vehicule cu roți.
6. Codul educației al Republicii Moldova nr. 152/2014 (17 iulie 2014).
7. Codul transportului rutier nr. 150 din 17 iulie 2014.
8. Codul contravențional [CC218/2008 \(legis.md\)](#).
9. Codul penal 985/2002 https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=109495&lang=ro.
10. EASST/ACM (2016). Dizabilitate, mobilitate și risc rutier în Moldova.
11. CE (2019). Manual privind costurile externe de transport.
12. Proiectul UE TRACECA (2014). Disponibil la <http://www.traceca-org.org>.
13. Raportul analitic al Comisiei Europene (2023) în urma Comunicării Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European și Consiliu. Avizul Comisiei privind cererea de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană.
14. Hotărârea Guvernului nr. 155 privind Consiliul național pentru securitatea circulației rutiere (2003).
15. Hotărârea Guvernului nr. 357 privind Regulamentul circulației rutiere (2009).
16. Legea privind siguranța traficului rutier nr. 131 [07.06.2007] (cu cea mai recentă modificare în 2020).
17. Legea nr. 150 (2014) privind transportul rutier.
18. Legea nr. 509 (1995) privind drumurile.
19. Raportul poliției naționale privind situația accidentelor pentru perioada 01.01.2022-31.12.2022.
20. R.E.3 – Rezoluțiile consolidate privind construcția vehiculelor.
21. Statistici și analize privind accidentele rutiere pentru perioada 2017-2022 realizate de Inspectoratul Național de Securitate Publică.
22. Date statistice furnizate de Inspectoratul Național de Securitate Publică.
23. Date statistice furnizate de Agenția Națională de Securitate Publică.
24. Rezumatul studiului „Generații și Gen în Republica Moldova” (UNFPA, 9 iunie 2022).
25. CEE-ONU (2020) – Conceptul de bază al unui sistem de siguranță pentru drumuri mai sigure în deceniul 2021-2030.
26. CEE-ONU (2020). Recomandări ITC pentru Îmbunătățirea Sistemelor Naționale de Siguranță Rutieră.
27. CEE-ONU (2021). Regulamentul ONU privind vehiculele în scopul siguranței rutiere; Metodologia cost-beneficiu; Parte din seria WP.29 „Cum funcționează – Cum să te alături”.
28. UNFPA, 9 iunie 2022. Rezumatul studiului „Generații și Gen în Republica Moldova”
29. OMS (2004). Raportul mondial cu privire la prevenirea vătămărilor cauzate de accidentele rutiere.
30. OMS (2018). Raportul global privind siguranța rutieră.

31. OMS (2020). Planul global „Decada de acțiuni pentru siguranța rutieră 2021-2030”.
32. Banca Mondială (2021). Practici de aplicare a siguranței rutiere în țările Parteneriatului Estic.
33. Banca Mondială (2022). Notă de țară privind sistemul de date despre accidente – Republica Moldova.
34. Banca Mondială (2022). Profil de țară privind siguranța rutieră – Republica Moldova.
35. Facilitatea Globală de Siguranță Rutieră a Băncii Mondiale (2013). Evaluări ale capacității de gestionare a siguranței rutiere și proiecte sisteme sigure.

Pagini web:

1. Agenția Servicii Publice (ASP)/Agenția Servicii Publice. Disponibil la www.asp.gov.md/
2. Date CEIC, www.ceicdata.com/en/indicator/moldova/number-of-registered-vehicles
3. Municipiul Chișinău, Sondaj IData, 2022 Disponibil la <https://newsmaker.md/ro/sondaj-cati-locuitori-ai-municipiului-chisinau-folosesc-transportul-public-si-cati-il-evita/>
4. Școli auto în Moldova, ASP <https://asp.gov.md/ro/informatii-utile/scoli-auto>
5. EASST www.easst.co.uk
6. EUROSTAT: Disponibil la <https://ec.europa.eu/eurostat>
7. Platforma de donații pentru echipamente de siguranță pentru copii Baby4baby.org
8. Make Roads Safe in Moldova, ACM www.saferoads.md
9. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale Disponibil la <https://midr.gov.md/en/>
10. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale Disponibil la <https://midr.gov.md/en/>
11. Moldova – Indicatori economici www.economy.com/moldova
12. Privire de ansamblu asupra situației în Moldova, website-ul oficial al Republicii Moldova. Disponibil la <https://moldova.md/en/content/about-republic-moldova>
13. Biroul Național de Statistică din Moldova. Disponibil la www.statistica.md
14. Agenția Servicii Publice. Disponibil la www.asp.gov.md
15. Agenția Națională Transport Auto. Disponibil la www.anta.gov.md
16. Problema locurilor de parcare în Chișinău. Disponibil la www.ipn.md/en/problem-of-parking-spaces-in-chisinau-becomes-more-serious-expert-7967_1037190.html
17. Portalul Serviciilor Publice – Inspectoratul Național de Securitate Publică. Disponibil la www.servicii.gov.md
18. SMARTA 2019, <https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/08/SMARTA-IP-Moldova.pdf>
19. Registrul de stat al actelor juridice. Disponibil la www.legis.md
20. Statista.com. Moldova: Urbanizare din 2012 până în 2022. Disponibil la www.statista.com/statistics/513318/urbanization-in-moldova/
21. Administrația de Stat a Drumurilor. Disponibil la www.asd.md/en/
22. PNUD Moldova, www.undp.org/moldova
23. Pagina web a Cancelariei de Stat (noiembrie 2022). Disponibilă la <https://cancelaria.gov.md/>
24. Privire de ansamblu asupra situației în Moldova, Banca Mondială (aprilie 2023) www.worldbank.org/en/country/moldova/overview



UNECE



EVALUAREA PERFORMANȚEI ÎN SIGURANȚA RUTIERĂ MOLDOVA

Accidentele rutiere reprezintă o problemă majoră pentru societățile moderne: anual, aproape 1,2 milioane de oameni sunt uciși și alte 50 de milioane sunt răniți la nivel global. Traumatismele rutiere sunt estimate a fi a opta principală cauză de deces la nivel global și principala cauză de deces a copiilor și adulților tineri cu vârsta cuprinsă între 15 și 29 de ani, astfel, implicând puternic persoanele care intră în perioada celor mai productivi ani. Aceste pierderi sunt, în mare măsură, prevenibile și subliniază necesitatea urgentă pentru acțiuni de îmbunătățire a siguranței rutiere.

În 2020, Adunarea Generală a Organizației Națiunilor Unite a proclamat deceniul 2021-2030 drept cel de-al doilea Deceniu de Acțiune pentru Siguranța Rutieră și a stabilit obiectivul de stabilizare și reducere a numărului de accidente rutiere fatale la nivel global prin creșterea programelor de siguranță la nivel național, regional și global.

Folosind experiențele anterioare în stabilirea sistemului de siguranță rutieră, în 2020 au fost formulate Recomandările de Îmbunătățire a Sistemelor Naționale de Siguranță Rutieră ale Comitetului pentru Transporturi Terestre (recomandările ITC – Inland Transport Committee), acestea concentrându-se pe aplicarea abordării sistemului sigur: în sistemul de management al siguranței rutiere, pentru utilizatorii siguri, vehiculele sigure, drumurile sigure și răspunsul eficient post-accident; și abordarea acestora ca blocuri esențiale pentru dezvoltarea unui sistem național de siguranță rutieră integrat și eficient.

Raportul de Evaluare a Performanței în Siguranța Rutieră (RSPR) a fost conceput pentru a ajuta țara beneficiară la consolidarea capacităților în materie de siguranță rutieră și în abordarea eficientă și îmbunătățirea sistemului național de siguranță rutieră. Prin pregătirea acestui raport vor fi identificate cele mai critice aspecte ale siguranței rutiere și nevoile prioritare din țara beneficiară. RSPR va identifica lacunele cadrului instituțional, juridic și de reglementare națională, va evalua nivelul de conformitate cu instrumentele legale ale ONU în materie de siguranță rutieră – toate în conformitate cu recomandările ITC și ale celui de-al doilea Deceniu de Acțiune pentru Siguranța Rutieră și va oferi recomandări pentru acțiunile viitoare. În baza constatărilor raportului, va fi organizat un atelier de lucru pentru consolidarea capacităților și un dialog politic pentru a oferi formare suplimentară cu privire la domeniile prioritare identificate în raport, precum și privind aderarea și punerea în aplicare a instrumentelor juridice ale Națiunilor Unite legate de siguranța rutieră.

Raportul de Evaluare a fost pregătit pentru patru țări: Albania, Georgia, Republica Dominicană și Vietnam, în cadrul proiectului finanțat de UNDA. Totodată, Trimisul Special al Secretarului General al ONU pentru Secretariatul Siguranței Rutiere a finalizat încă patru rapoarte pentru Uganda, Camerun, Etiopia și Zimbabwe utilizând aceeași metodologie.

Serviciul de Informații
Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite

Palais des Nations
CH - 1211 Geneva 10, Elveția
Telefon: +41(0)22 917 12 34
E-mail: unece_info@un.org
Website: <http://www.unece.org>

ISBN: 978-92-1-003120-2



9 789210 031202