

Aprobat în ședința Guvernului din _____ 2025

Decizia protocolară nr. _____/2025

Proiect

L E G E
pentru modificarea unor acte normative
(ajustarea cadrului normativ în domeniul
gestionării siguranței infrastructurii rutiere)

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Art. I. – Legea drumurilor nr. 509/1995 (republicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 7-17, art. 32), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. Alineatul (5) al articolului 1 va avea următorul cuprins:
„(5) Drumurile publice sunt supuse înregistrării în Registrul drumurilor publice.”
2. La articolul 6 alineatul (2), cuvintele „de siguranța circulației” se substituie cu textul „recomandările din rapoartele auditului de siguranță rutieră, a evaluării de impact asupra siguranței rutiere și/sau a inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere”.
3. La articolul 7 alineatul (2), textul „Legii nr. 721/1996 privind calitatea în construcții” se substituie cu textul „Codului urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023”.
4. Articolul 8 alineatul (1) va avea următorul cuprins:
„(1) Drumurile trebuie să fie menținute într-o stare tehnică ce corespunde cerințelor standardelor, normativelor și regulamentelor tehnice, inclusiv prin prisma recomandărilor din rapoartele inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere, pentru asigurarea circulației în condiții de siguranță.”
5. Articolul 9:
alineatul (1) va avea următorul cuprins:

„(1) Amplasarea obiectivelor care nu periclitează siguranța circulației în zona drumului public și/sau în zonele de protecție ale acestuia se efectuează cu respectarea legislației, numai în baza autorizației de amplasare a obiectivului în zona drumului public și/sau în zonele de protecție a acestuia (în continuare – *autorizație de amplasare*), eliberată de către administratorul drumului la solicitarea emitentului certificatului de urbanism, în cadrul procedurii de eliberare a certificatului de urbanism pentru proiectare, și a autorizației de construire, conform Codului urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023.”;

la alineatul (5), textul „în baza Legii nr. 163/2010 privind autorizarea executării lucrărilor de construcție” se substituie cu textul „conform Codului urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023”.

6. Punctul 4 din anexa nr. 3 se completează cu textul „și, după caz, extrasul din schema infrastructurii de transport (reglementării) a documentației de urbanism în vigoare, în cazul localităților care dețin documentația respectivă”.

Art. II. – Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier (republicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2015, nr. 11–21, art. 6), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. La articolul 2:

textul: „În sensul prezentei legi, următoarele noțiuni principale semnifică:” se substituie cu textul: „În sensul prezentei legi se utilizează noțiunile definite la art. 2 din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, precum și următoarele noțiuni:”;

se exclud următoarele noțiuni: „*audit de siguranță rutieră*”, „*auditor de siguranță rutieră*”, „*evaluare de impact asupra siguranței rutiere*” și „*inspecție de siguranță rutieră*”.

2. La articolul 6:

alineatul (3) va avea următorul cuprins:

„(3) Funcția de secretariat și activitatea curentă a Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere este realizată de către autoritatea administrativă responsabilă de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.”;

alineatele (4) și (5) se abrogă.

3. La articolul 8:

litera m) va avea următorul cuprins:

„m) elaborarea normelor privind implementarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere, a auditului de siguranță rutieră, a inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere și a clasificării siguranței rețelei.”

4. Articolul 8¹ se completează cu literele d) și e) cu următorul cuprins:

„d) asigurarea secretariatului și activităților curente ale Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere;

e) exercitarea atribuțiilor stabilite la art. 4 al Legii nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere”.

5. La art. 23 alin. (1) lit. e) liniuța a cincea, după textul „ tehnologiilor de operare în transportul auto” se introduce textul „sau alte domenii cu același nivel, dar cu promovarea obligatorie a unui program de formare profesională în domeniu, ”.

6. Articolul 58 se abrogă.

7. Articolul 60 va avea următorul cuprins:

„**Articolul 60.** Finanțarea acțiunilor aferente siguranței rutiere este asigurată în limita alocațiilor aprobate în acest scop în bugetele autorităților/instituțiilor publice implicate.”

Art. III. – Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 247-248, art. 568), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. La articolul 9:

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

„c) gestionarea siguranței infrastructurii rutiere”;

alineatul (2) se completează cu literele v) și w) cu următorul cuprins:

„v) asigură secretariatul și activitățile curente ale Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere;

w) exercită atribuțiile stabilite la art. 4 al Legii nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere”.

2. La articolul 11 alineatul (1), cuvântul „doi” se substituie cu cuvântul „trei”.

Art. IV. – (1) Prezenta lege intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, cu excepția prevederilor punctului 1 al articolului I, care intră în vigoare la data de 3 ianuarie 2026.

(2) În termen de șase luni de la data intrării în vigoare a prezentei legi, Guvernul își va aduce actele normative în corespundere cu prezenta lege.

NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative (ajustarea cadrului normativ în domeniul gestionării siguranței infrastructurii rutiere)

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul de lege este elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Art. 14 alin. (2) lit. a) și e) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. De asemenea, relevăm că necesitatea elaborării și promovării proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative (ajustarea cadrului normativ în domeniul gestionării siguranței infrastructurii rutiere), derivă și din prevederile pct. 49, capitolul 14, Clusterul 4 al Planului național de acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană pe anii 2024-2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 829/2023, inclusiv acțiunea nr. 244 din Planul național de reglementări pentru anul 2025, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 841/2024. Subsecvent, este de menționat un aspect important al acestui proiect de lege este faptul că prevederile acestuia sunt interconectate direct cu Programul de Creștere Economică care include măsura de reformă privind asigurarea implementării acțiunilor stabilite în Programul național pentru siguranța rutieră, proiect aflat la etapa de avizare.
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
Prin proiectul de lege se propun intervenții normative întru soluționarea următoarelor deficiențe: I) asigurarea corelării cadrului normativ la prevederile Legii nr.350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere și asigurarea desemnării autorității administrative responsabile de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. Parlamentul Republicii Moldova, la 24 noiembrie 2023 a adoptat Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, care stabilește cadrul normativ necesar pentru asigurarea și creșterea gradului de siguranță a circulației pe drumurile publice, prevenirea pierderii de vieți și a vătămării integrității corporale a persoanelor, diminuarea gravității accidentelor în traficul rutier, precum și prevenirea pagubelor materiale produse în urma accidentelor în traficul rutier. Astfel, potrivit art. 14 alin. (2) lit. a) și e) din Legea nr. 350/2023, a fost pusă în sarcina Guvernului prezentarea către Parlament a propunerilor privind aducerea legislației în vigoare în concordanță cu prezenta lege, precum și desemnarea autorității administrative responsabile de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. Prin urmare, în scopul executării prevederilor menționate supra, a fost elaborat proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative (ajustarea cadrului normativ în domeniul gestionării siguranței infrastructurii rutiere), care urmărește asigurarea coerenței și înlăturarea contradicțiilor existente în legislație, ca urmare a adoptării Legii nr. 350/2023, precum și stabilirea reglementărilor aferente autorității administrative responsabile de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. Reliefăm că, aspecte privind desemnarea unei autorități responsabile de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere se regăsesc atât în Raportul Ombudsmanului „Dreptul la Viață,

Sănătate, Siguranță și Securitate în Traficul Rutier” care recomandă *“Desemnarea unei autorități directoare (Agenție de siguranță rutieră), astfel cum a prevăzut Strategia națională pentru siguranță rutieră 2011 – 2020 (HG nr. 1214/2010, prioritatea 1¹)”, cât și în Decizia Comisiei drepturile omului și relații interetnice din cadrul Parlamentului Republicii Moldova nr. CDO-06 nr. 432 din 24.09.2024 pe marginea Raportului tematic „Dreptul la Viață, Sănătate, Siguranță și Securitate în Traficul Rutier”, care de asemenea recomandă „crearea unei agenții directoare care să preia responsabilitatea pentru siguranța rutieră²” și finanțarea domeniului siguranței rutiere.*

II) asigurarea funcționării eficace a Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere și concretizarea surselor de finanțare a acțiunilor cu caracter de siguranță rutieră.

Odată cu adoptarea Legii nr. 109/2014 pentru modificarea și completarea unor acte legislative, în Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, a fost inclus conceptul de Birou executiv care urma să asigure secretariatul și activitatea curentă a Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere.

Consecvent, potrivit prevederilor art. 6 alin. (4) din Legea nr. 131/2007, *„Biroul executiv este constituit prin desemnarea în componența acestuia, de către conducătorii autorităților publice centrale reprezentate în Consiliul național pentru securitatea circulației rutiere, a reprezentanților acestora cu atribuții pe segmentul coordonării politicilor în domeniul siguranței traficului rutier”*.

În pofida celor relatate, din practică s-a demonstrat că conceptul de Birou executiv și modul de constituire a acestuia sunt ineficiente și în decurs de 10 ani a fost parțial funcțional doar în anul 2018.

Prin urmare, a apărut necesitatea de a modifica abordarea și a delega atribuțiile Biroului executiv unei autorități în cadrul căreia să fie angajat personal dedicat cu responsabilități concrete în domeniul siguranței traficului rutier, care să asigure îndeplinirea deplină a atribuțiilor prevăzute la art. 4 alin. (1) din Legea nr. 350/2023, reieșind din sarcinile trasate în raport cu domeniul siguranței rutiere, complexitatea rapoartelor și auditurilor în domeniu, datele statistice care demonstrează creșterea numărului de accidente rutiere, creșterea numărului de decese urmare accidentelor rutiere. Ori 209 de decese în 2024 și 197 în 2023³ demonstrează necesitatea ca autoritatea responsabilă să dispună de o structură consolidată, de resurse adecvate și de personal instruit corespunzător, capabil să îndeplinească în mod eficient atribuțiile încredințate. Doar printr-o astfel de abordare se va putea asigura o gestionare riguroasă a problematicii siguranței rutiere, prevenirea accidentelor și reducerea consecințelor acestora asupra vieții și sănătății cetățenilor.

Potrivit prevederilor art. 23 alin. (1) lit. e) din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, *„Fiecare unitate de instruire a personalului din domeniul transportului rutier, pe durata întregii sale activități, trebuie să dețină obligatoriu următoarele documente (în copie sau în original): – pentru managerul unității de instruire (după caz, al subdiviziunii acesteia) – contractul individual de muncă, diploma de studii superioare în domeniul ingineriei și/sau al tehnologiei transportului auto ori, după caz, al tehnologiilor de operare în transportul auto, documentele care certifică experiența de muncă de minimum 5 ani în domeniu, o declarație pe propria răspundere privind lipsa antecedentelor penale și contravenționale”*.

¹ <https://ombudsman.md/post-document/raport-tematic-dreptul-la-viata-sanatate-siguranța-si-securitate-in-traficul-rutier/>

² <https://www.parlament.md/LinkClick.aspx?fileticket=UBop6ESWzew%3d&tabid=84&mid=486&language=ro-RO>

³ <https://dataset.gov.md/dataset/17274-sinteza-accidentelor-rutiere-dupa-organ-teritorial>

Norma sus-menționată a fost examinată de către Consiliul pentru egalitate, urmare a unei sesizări. Astfel, Consiliul, prin avizul nr. 87/24 din 20 iunie 2024, recomandă revizuirea art. 23 alin. (1) lit. e) al Legii nr. 131/2007, în vederea uniformizării cerințelor cu privire la studii înaintate față de persoanele care intenționează să acceadă în funcția de director/manager al unei unități de instruire a personalului din domeniul transportului rutier.

Subsecvent, potrivit prevederilor art. 60 alin. (1) din aceeași Lege, *„Pentru finanțarea acțiunilor cu caracter de siguranță rutieră este creat un cont special pentru siguranța rutieră, constituit din donațiile și granturile oferite de organizații de caritate și donatori din țară și de peste hotare, precum și din alte surse care nu contravin legislației”*.

În același timp, planificarea resurselor din bugetul de stat pentru activitățile/măsurile implementate de către Guvern se realizează în conformitate cu principiile generale stabilite prin Legea nr. 181/2014 privind finanțele publice și responsabilității bugetar-fiscale.

Respectiv, apare necesitatea armonizării art. 60 alin. (1) din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, cu prevederile principiilor generale stabilite prin Legea nr. 181/2014 privind finanțele publice și responsabilității bugetar-fiscale.

III) corelarea prevederilor Legii drumurilor nr. 509/1995 la prevederile recent adoptate în domeniul evidenței rețelelor edilitare dar și Codului urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023.

Potrivit prevederilor art. 1 alin. (5) din Legea drumurilor, *„Drumurile sînt supuse înregistrării de stat în Registrul obiectelor de infrastructură tehnico-edilitară.”*

Consecvent, potrivit prevederilor Legii nr. 290/2024 cu privire la evidența rețelelor edilitare, care intră în vigoare la data de 03.01.2026, drumurile nu fac parte a Registrului obiectivelor de infrastructură tehnico-edilitară.

Pornind de la cele menționate și având în vedere aprobarea Hotărîrii Guvernului nr. 319/2024 cu privire la instituirea Sistemului informațional „Registrul drumurilor publice”, se impune necesitatea ajustării Legii drumurilor la prevederile normative sus-menționate.

În redacția actuală a Legii drumurilor nr. 509/1995, la art. 7 și 9 se face referință la Legea nr. 721/1996 privind calitatea în construcții și Legea nr. 163/2010 privind autorizarea executării lucrărilor de construcție. Având în vedere că, odată cu intrarea în vigoare a Codului urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023, legile menționate au fost abrogate, se impune necesitatea ajustării prevederilor Legii drumurilor cu referințe la Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023.

Conform art. 7 alin. (2) din Legea drumurilor nr. 509/1995, *„căile de acces către drumurile publice se construiesc în baza autorizației de amplasare a obiectivului în zona drumului public și/sau în zonele de protecție ale acestuia, emisă de administratorul drumului”*.

Potrivit prevederilor art. 9 alin. (1) din aceeași lege, *„Amplasarea obiectivelor care nu periclitează siguranța circulației în zona drumului public și/sau în zonele de protecție ale acestuia se efectuează cu respectarea legislației în vigoare, numai în baza autorizației de amplasare a obiectivului în zona drumului public și/sau în zonele de protecție a acestuia (în continuare – autorizație de amplasare), eliberată de către administratorul drumului”*.

Ca urmare, administratorii drumurilor publice naționale sau locale de interes raional eliberează prescripții tehnice și autorizații de amplasare a obiectivelor în zona drumului public și/sau în zonele de protecție ale acestuia, analizând fiecare obiectiv separat, în lipsa unei imagini complexe a reglementărilor de dezvoltare a localității.

Respectiv, în scopul examinării multilaterale a fiecărei cereri de eliberare a prescripțiilor tehnice și autorizațiilor de amplasare a obiectivelor, administratorul drumului are nevoie de informații suplimentare referitoare la documentația de urbanism a localității.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Prin proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative (ajustarea cadrului normativ în domeniul gestionării siguranței infrastructurii rutiere) se propun modificări în 3 legi, după cum urmează:

I. Modificarea Legii drumurilor nr. 509/1995, în scopul impunerii obligației ca la proiectarea, execuția și intervențiile asupra drumurilor să se țină cont inclusiv de recomandările din rapoartele auditului de siguranță rutieră și/sau evaluării de impact asupra siguranței rutiere.

Totodată, se propune responsabilizarea administratorilor drumurilor naționale și locale de interes raional (municipal) în vederea asigurării siguranței la trafic, prin care aceștia vor fi obligați să ia în considerație rapoartele inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere, pentru asigurarea circulației în condiții de siguranță. În contextul evocat, se propun modificări la art. 6 și art. 8 din Legea drumurilor nr. 509/1995.

Consecvent, urmează a fi operate modificări în anexa nr. 3 pentru a completa actele anexate la cererea de eliberare a prescripțiilor tehnice, cu un extras din schema infrastructurii de transport (reglementări) din documentația de urbanism.

Complementar, urmare a modificării cadrului normativ se propune ca drumurile publice să fie supuse înregistrării în Registrul drumurilor publice în vederea formării unei baze de date unice privind localizarea, starea și condițiile drumurilor publice din Republica Moldova.

Subsecvent, urmează a fi substituite trimiterile la legile abrogate ca urmare a intrării în vigoare a Codului urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023: anume Legea nr. 721/1996 privind calitatea în construcții și Legea nr. 163/2010 privind autorizarea executării lucrărilor de construcție, cu trimiteri la Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023.

II. Modificarea Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, prin:

1) aducerea în concordanță a Legii nr. 131/2007 cu prevederile Legii nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, și anume abrogarea art. 58 și excluderea noțiunilor de „audit de siguranță rutieră”, „auditor de siguranță rutieră”, „evaluare de impact asupra siguranței rutiere” și „inspecție de siguranță rutieră”;

2) suplinirea atribuțiilor Agenției Naționale Transport Auto cu următoarele atribuții ce țin de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere (art.4 din Legea nr.350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere), precum și a atribuțiilor de rezultă din sarcinile de asigurare a secretariatului și activităților curente ale Consiliului pentru securitatea circulației rutiere. În acest context, Agenția va realiza următoarele atribuții:

- Efectuarea inspecției periodice în domeniul siguranței rutiere;
- Efectuarea inspecției specifice în domeniul siguranței rutiere;
- participarea pe plan național și internațional, în cadrul unor activități specifice domeniului gestionării siguranței infrastructurii rutiere;
- colaborarea cu alte organisme și instituții, inclusiv internaționale, care desfășoară activități în domeniul siguranței infrastructurii rutiere;
- încheierea contractelor de prestări servicii cu administratorul drumului în vederea efectuării inspecției periodice în domeniul siguranței rutiere;
- elaborarea proiectelor privind norme, standarde și ghiduri tehnice în domeniul siguranței infrastructurii rutiere, în conformitate cu reglementările la nivel european și internațional;
- calcularea costului social mediu al unui accident rutier soldat cu decesul unei sau al mai multor persoane și costul social mediu al unui accident rutier soldat cu traumatizarea gravă a unei sau a mai multor persoane;

- asigurarea întocmirii unui raport pentru fiecare accident rutier soldat cu decesul unei sau al mai multor persoane survenit pe drumurile publice naționale și locale;
- clasificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente
- asigurarea clasificării siguranței rețelei rutiere;
- analiza și prognoza în baza rapoartelor de audit în domeniul siguranței rutiere sau a rapoartelor inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere sub aspectul îmbunătățirii sau al înrăutățirii situației, în conformitate cu bunele practici, și le prezintă anual în cadrul ședinței Consiliului Național pentru Securitatea Circulației Rutiere, cu publicarea acestora pe pagina web oficială a autorității;
- monitorizarea evoluției fiecărui sector sau secțiune de concentrare a accidentelor rutiere pe drumurile publice și arhivează istoricul gestionării siguranței infrastructurii rutiere;
- monitorizarea și ține evidența procedurilor de audit în domeniul siguranței rutiere;
- arbitrajul dezacordurilor dintre administratorul drumului și auditorul de siguranță rutieră;
- ținerea evidenței auditorilor de siguranță rutieră și a rezultatelor activității acestora;
- efectuarea studiilor detaliate în baza datelor privind accidentele în traficul rutier, a analizelor cost-beneficiu, care vor fi înaintate organelor de resort și Guvernului în vederea fundamentării planurilor de buget și politicilor conexe.
- asigurarea interacțiunii dintre autoritățile administrației publice centrale și locale, alte persoane juridice de drept public și persoanele juridice de drept privat în procesul de realizare a politicii statului în domeniul siguranței rutiere;
- asigurarea procesului de monitorizare, evaluare și actualizare a documentelor de politici publice în domeniul siguranței traficului rutier;
- coordonarea elaborării și promovării documentelor de politici și actelor normative în domeniul siguranței rutiere, în baza obiectivelor identificate de către Consiliu;
- monitorizarea și evaluarea implementării documentelor de politici în domeniul siguranței rutiere și a deciziilor Consiliului și informează în acest sens Consiliul;
- elaborarea și coordonarea proiectelor de decizii ale Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere;
- monitorizarea procesului de implementare a deciziilor și recomandărilor Consiliului și informează trimestrial președintele Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere, referitor la rezultatele implementării acestora;
- asigurarea reprezentării Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere în grupurile de lucru din domeniul securității circulației rutiere ale organismelor internaționale de profil la care Republica Moldova este parte;
- realizarea activității de secretariat al Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere;
- pregătirea și distribuirea ordinii de zi, precum și alte materiale necesare desfășurării reuniunilor Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere și întocmirea proceselor-verbale ale acestora;
- asigurarea corespondenței și comunicării cu mass-media, cu reprezentanții comunității de afaceri, cu asociații de specialitate și cu societatea civilă referitor la activitatea Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere;
- asigurarea desfășurării altor activități atribuite de către Consiliul național pentru securitatea circulației rutiere și președintele acestuia în domeniul asigurării siguranței rutiere.

3) excluderea prevederilor referitoare la Biroul executiv al Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere și punerea în sarcina autorității administrative responsabile de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere să asigure secretariatul și activitatea curentă a Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere. Ulterior, prin modificări ale cadrului normativ subsidiar, atribuțiile respective vor fi incluse și în Hotărârea Guvernului nr. 151/2022 cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Naționale Transport Auto;

4) extinderea domeniilor studiilor superioare eligibile pentru a ocupa funcția de manager al unității de instruire a personalului din domeniul transportului rutier.

III. Modificarea Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014, în scopul desemnării autorității administrative cu responsabilități de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere. În context, atribuțiile Agenției Naționale Transport Auto vor fi suplinite cu acele atribuții care sunt prevăzute pentru autoritatea administrativă responsabilă de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, conform prevederilor Legii nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.

Totodată, este de menționat faptul că, modificările operate în Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014, se rezumă la suplinirea atribuțiilor Agenției, fără a afecta scopul inițial al Legii sau gradul de compatibilitate cu Directivele transpuse. Or, atribuțiile în domeniul siguranței infrastructurii rutiere conferite Agenției, vor fi corelate cu mijloacele financiare alocate în acest sens și cu consolidarea efectivului de personal al acestei autorități administrative.

Totodată, proiectul de lege prevede intrarea în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova. Această prevedere este justificată de termenii restrânși impuși de Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, pentru elaborarea Regulamentelor subsecvente legii, documente normative în cadrul cărora urmează să se opereze cu denumirea concretă a autorității responsabile de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.

Subsecvent, intrarea în vigoare a legii la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova va asigura posibilitatea promovării neîntârziată a proiectului de hotărâre a Guvernului pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 151/2022 cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Naționale Transport Auto, respectiv autoritatea responsabilă trebuie să dispună de o structură consolidată, de resurse adecvate și de personal instruit corespunzător, capabil să îndeplinească în mod eficient atribuțiile încredințate în domeniul gestionării siguranței infrastructurii rutiere.

Prevederile referitoare la modificarea art. 1 alin. (5) din Legea drumurilor urmează să intre în vigoare la data de 03.01.2026, având în vedere că modificările respective vin să aducă în concordanță Legea drumurilor cu Legea nr. 290/2024, care intră în vigoare la data respectivă.

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

În scopul executării prevederilor art. 14 alin. (2) lit. e) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, prin prisma atribuțiilor autorității competente, au fost examinate mai multe opțiuni de atribuire a competențelor respective:

- Instituirea unei noi autorități în subordinea Guvernului;
- Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi;
- Agenției Naționale Transport Auto;
- Oficiului Amenajarea Teritoriului, Urbanism, Construcții și Locuințe;
- Instituirea unei noi autorități în subordinea MIDR.

În tabelul de mai jos sunt prezentate avantajele opțiunilor examinate.

Criteriul de calificare a opțiunilor	BIAIT	ANTA	OATUCL	Autoritate nouă în subordinea MIDR	Autoritate nouă în subordinea Guvernului
Aduce avantaj financiar	+	+	+		
Consolidează capacitatea instituțională (nedivizarea atribuțiilor între autorități)	+	+		-	+
Permite extinderea atribuțiilor	+	+			+
Capacitate de a crea subdiviziuni funcționale în scurt timp.	+	+	+		-
Activare în cadrul unei autorități responsabilă de domenii înrudite.	+	+		+	+
Timp redus pentru ajustarea legislației în vederea instituirii			+	+	+

Este de menționat faptul că, la data de 20.02.2025, Parlamentul Republicii Moldova, a adoptat Legea nr.25/2025 pentru modificarea unor acte normative (*Legea nr.131/2012 privind controlul de stat și legile sectoriale conexe*), care la Art. XIV prevede atribuirea unor competențe în domeniul siguranței traficului rutier - Agenției Naționale Transport Auto.

Având în vedere că Agenția Națională Transport Auto a fost inclusă în lista autorităților care au competențe în domeniul siguranței traficului rutier, inclusiv prin modificarea Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, se propune consolidarea atribuțiilor în domeniul gestionării siguranței infrastructurii rutiere către aceeași autoritate administrativă, fapt ce va spori capacitățile acesteia de a implementa politicile publice în aceste domenii.

Din considerentele evocate supra, concentrarea atribuțiilor de implementare a politicilor în domeniile menționate, este cea mai optimă soluție și nu duce la fragmentarea atribuțiilor între mai multe autorități.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Modificările propuse prin proiectul de lege au impact pozitiv asupra sectorului public. Or, promovarea acestor modificări și finalitățile urmărite prin ajustarea cadrului normativ în domeniul „gestionării siguranței infrastructurii rutiere” vizează anume asigurarea și creșterea gradului de siguranță a circulației pe drumurile publice, prevenirea pierderii de vieți și a vătămării integrității corporale a persoanelor, diminuarea gravității accidentelor în traficul rutier, precum și prevenirea pagubelor materiale produse în urma accidentelor în traficul rutier.

Subsecvent, pentru a asigura implementarea Legii nr. 350/2023, dar și a modificărilor operate prin prezentul proiect de lege, prin desemnarea Agenției Naționale Transport Auto, în calitate de autoritate administrativă responsabilă de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, de facto se va asigura crearea cadrului normativ pe partea ce ține de asigurarea implementării eficiente a politicilor în domeniul „siguranței infrastructurii rutiere” în contextul obiectivelor asumate de transpunere a legislației UE în cadrul normativ național și de implementare a cadrului normativ armonizat și a măsurilor de reformă asumate conform mai multor documente strategice (Planul național de reglementări, Planul național de aderare, Planul național de dezvoltare, Planul de creștere economică/Growth Plan etc.).

Analiza necesarului de personal dedicat realizării sarcinilor în domeniul gestionării siguranței infrastructurii rutiere:

Urmare a analizei necesarului de personal pentru realizarea eficientă și în termen a sarcinilor noi atribuite către ANTA, se impune un efectiv – limită al acestei autorități administrative de 10 unități de personal, dedicat realizării sarcinilor în domeniul „gestionării siguranței infrastructurii rutiere”, inclusiv asigurării secretariatului și activității curente ale Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere, după cum urmează:

- 1 funcție de *director adjunct*.

Instituirea unei noi funcții de „director adjunct” în cadrul ANTA dedicat domeniului atribuit, este determinată de *specificul sarcinilor noi* care sunt trasate *autorității administrative responsabile de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere*, conform Legii nr. 350/2023 și a măsurilor ce se impun în asigurarea operaționalizării activităților în acest domeniu, inclusiv prin contribuirea la elaborarea cadrului normativ subordonat național, întru asigurarea transpunerii integrale a Directivei 2008/96/CE, elaborarea normelor, standardelor și ghidurilor tehnice în domeniul siguranței infrastructurii rutiere, în conformitate cu reglementările la nivel european și internațional.

Totodată, în aria de competență a directorului adjunct vor fi arondate activitățile ce vizează responsabilități de management și coordonare a subdiviziunilor structurale din cadrul Agenției cu atribuții în domeniul siguranței infrastructurii rutiere.

Profilul ocupațional al candidatului la funcția de „director adjunct” este determinat de specificul domeniului atribuit în sfera de competență a acestuia, ce impune cunoștințe tehnice speciale, studii superioare, preferabil la specialitățile „Căi ferate, drumuri, poduri” sau „Ingineria și tehnologia transportului auto”, inclusiv experiență profesională în domeniile respective, fie deținea studiilor superioare la altă specialitate și posedarea experienței profesionale în domeniul siguranței traficului rutier și/sau al analizei accidentelor rutiere, inclusiv deținerea competenței în domeniul auditului siguranței rutiere.

- instituirea „*Direcției siguranța infrastructurii rutiere*” cu un efectiv de 5 unități de personal.

Sarcinile principale ale acestei Direcții se vor axa pe:

- efectuarea inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere;
- asigurarea întocmirii rapoartelor pentru fiecare accident rutier soldat cu decesul unei sau al mai multor persoane survenit pe drumurile publice naționale și locale;
- asigurarea clasificării siguranței rețelei rutiere.

Urgența acestor măsuri de capacitate și consolidare instituțională a Direcției respective este determinată de faptul că, Legea nr. 350/2023 a intrat în vigoare la 13 decembrie 2023, iar potrivit art. 10 alin. (3) din această Lege, *inspecțiile periodice în domeniul siguranței rutiere se efectuează obligatoriu* pentru fiecare drum public al rețelei rutiere (drumuri care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană și drumurile publice naționale și locale de interes raional (municipal)), *cel puțin o dată la 5 ani*, în conformitate cu procedura prevăzută de Regulamentul cu privire la inspecțiile în domeniul siguranței rutiere. Iar, conform art. 13 alin. (2) din Legea nr. 350/2023, *prima* inspecție periodică în domeniul siguranței rutiere va fi efectuată în baza unui program elaborat de către autoritatea competentă (adică – ANTA), în coordonare cu Consiliul național pentru securitatea circulației rutiere, și aprobat de Guvern, având un termen de implementare de cel mult 5 ani.

Astfel, ținând cont de prevederile art. 10 alin. (1) din Legea nr. 350/2023, care dispun că inspecțiile în domeniul siguranței rutiere sunt efectuate de către echipe de angajați din cadrul autorității competente (adică - ANTA), precum și faptul că infrastructura fizică a Republicii

Moldova este de peste **10.670 km de drumuri publice**, dintre care peste **5.900 km sunt drumuri naționale**, **3.700 km sunt drumuri regionale**, și **1 070 km sunt drumuri publice** situate în stânga Nistrului, raportate la efectivul propus al Direcției (de 5 unități), respectiv vor putea fi constituite doar două echipe pentru efectuarea inspecțiilor în domeniul siguranței (pentru cele 5.900 km drumuri naționale și 3.700 km drumuri regionale). Acest fapt, cel puțin la etapa realizării *primei* inspecții periodice, conform art. 13 alin. (2) din Legea nr. 350/2023, va necesita un efort substanțial din partea respectivei subdiviziuni structurale.

Subsecvent, conform informațiilor disponibile⁴ în anul 2024, au fost înregistrate 2009 accidente rutiere, soldate cu 209 decese. Respectiv, personalul acestei Direcții, pe lângă sarcinile aferente efectuării inspecțiilor în domeniul siguranței, vor fi atrași în întocmirea rapoartelor pentru fiecare accident rutier soldat cu decesul unei sau al mai multor persoane survenit pe drumurile publice naționale și locale.

Astfel, efectivul de personal al acestei Direcții, va fi constituit din: 1 șef direcție; 3 funcții „inspector principal” și 1 funcție „inspector superior”. Pentru a crea condițiile propice atragerii personalului calificat, se propune ca personalului acestei subdiviziuni să îi fie atribuit statut de „inspector”. Această propunere se bazează inclusiv pe definițiile noțiunilor de: „*inspecție periodică în domeniul siguranței rutiere* – control periodic ordinar al caracteristicilor și defectelor care necesită lucrări de întreținere din motive de siguranță” și „*inspecție specifică în domeniul siguranței rutiere* – investigație specifică, bazată pe inspectarea la fața locului a unui drum sau a unui tronson de drum existent, pentru identificarea condițiilor periculoase, a defectelor și problemelor care sporesc riscul de accidente și de vătămări”, reflectate la art. 2 din Legea nr. 350/2023.

Reieșind din sarcinile trasate acestei Direcții, putem deduce inclusiv și sarcinile specifice ale personalului, care nemijlocit vor realiza inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere pentru fiecare drum public al rețelei rutiere (drumuri care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană și drumurile publice naționale și locale de interes raional (municipal)). De asemenea, personalul acestei subdiviziuni vor asigura întocmirea rapoartelor pentru fiecare accident rutier soldat cu decesul unei sau al mai multor persoane survenit pe drumurile publice naționale și locale.

Prin prisma celor evocate supra, se poate distinge profilul ocupațional al personalului ce urmează a fi numit în funcțiile publice instituite în cadrul acestei Direcții fiind determinat de specificul sarcinilor asigurate acestei subdiviziuni, ce impun cunoștințe tehnice speciale: studii superioare, preferabil la specialitățile „Căi ferate, drumuri, poduri” sau „Ingineria și tehnologia transportului auto”, inclusiv experiență profesională în domeniile respective, fie deținea studiilor superioare la altă specialitate și posedarea experienței profesionale în domeniul siguranței traficului rutier și/sau al analizei accidentelor rutiere, inclusiv deținerea competenței în domeniul auditului siguranței rutiere.

➤ instituirea „*Secției planificarea, coordonarea și monitorizarea siguranței rutiere*” cu un efectiv de 4 unități de personal (1 șef de Secție și 3 funcții „specialist principal”).

Sarcinile principale ale acestei Secții se vor axa pe:

- elaborarea analizelor și prognozelor în baza rapoartelor de audit în domeniul siguranței rutiere sau a rapoartelor inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere sub aspectul îmbunătățirii sau al înrăutățirii situației;
- monitorizarea evoluției fiecărui sector sau secțiune de concentrare a accidentelor rutiere pe drumurile publice și arhivarea istoricului gestionării siguranței infrastructurii rutiere;
- monitorizarea și ținerea evidenței procedurilor de audit în domeniul siguranței rutiere;

⁴ <https://dataset.gov.md/dataset/17274-sinteza-accidentelor-rutiere-dupa-organ-teritorial>

- asigurarea secretariatului și activității curente a Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere;

- ținerea evidenței auditorilor de siguranță rutieră și a rezultatelor activității acestora.

Pornind de la sarcinile principale trasate acestei subdiviziuni, stabilirea unui efectiv de 4 unități este imperios necesară, în contextul în care respectivul personal va fi implicat în planificarea prioritară a misiunilor de realizare a inspecției în domeniul siguranței rutiere pe sectoarele sau secțiunile de concentrare a accidentelor rutiere pe drumurile publice și ulterior, în monitorizarea evoluției fiecărui sector sau secțiune de concentrare a accidentelor rutiere pe drumurile publice, inclusiv a modului în care administratorii drumurilor realizează recomandările privind remedierea deficiențelor de siguranță rutieră identificate în baza rapoartelor inspecțiilor elaborate.

De asemenea, personalul acestei Secții vor asigura elaborarea analizelor și prognozelor în baza rapoartelor de audit în domeniul siguranței rutiere sau a rapoartelor inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere sub aspectul îmbunătățirii sau al înrăutățirii situației în domeniul siguranței rutiere.

O altă sarcină a personalului acestei subdiviziuni, o va reprezenta monitorizarea și ținerea evidenței procedurilor de audit în domeniul siguranței rutiere, precum și ținerea evidenței auditorilor de siguranță rutieră și a rapoartelor evaluării de impact asupra siguranței rutiere și a rapoartelor de audit întocmite de către auditorii de siguranță rutieră.

Subsecvent, această subdiviziune va asigura secretariatul și activitatea curentă a Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere. Or, potrivit art. 6 din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, Consiliul național pentru securitatea circulației rutiere este un organ consultativ, instituit de Guvern, pentru promovarea și dirijarea politicii statului în domeniul siguranței traficului rutier.

Analiza efectivului-limită a Agenției Naționale Transport Auto:

Potrivit prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 151/2022 cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Naționale Transport Auto, efectivul limită al Agenției constituie 109 unități, inclusiv personal auxiliar și de deservire tehnică.

Consecvent, la sfârșitul lunii aprilie a anului 2025, se atestă 11 funcții vacante, dintre care 3 sunt sub moratoriu și pentru 4 este anunțat concurs.

În același timp, este de menționat faptul că, urmare a aprobării Legii nr. 423/2023 privind modificarea unor acte normative (ajustarea legislației în domeniul transporturilor rutiere), au fost operate mai multe modificări Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, inclusiv i-au fost atribuite competențe suplimentare Agenției Naționale Transport Auto, și anume:

- monitorizarea implementării principiilor de formare și modificare a programelor de transport rutier raionale;
- elaborarea și aprobarea programului de transport rutier interraional și programului de transport rutier internațional;
- organizarea concursurilor de atribuire a serviciilor regulate de transport rutier, în cadrul ședințelor publice de atribuire;
- asigurarea completării sistemului informațional Registrul Rutelor cu date și informații privind transporturile rutiere de persoane;
- sistematizarea informației cu privire la amplasarea stațiilor publice;
- participarea la procesul de digitalizare a serviciilor de transport rutier prin servicii regulate, prin elaborarea caietelor de sarcini, coordonarea analizelor și criteriilor privind elaborarea și dezvoltarea SI Registrul Rutelor.

- la solicitarea autorităților executive raionale, acordă asistență metodologică la stabilirea tarifelor pentru serviciile regulate de transport rutier de persoane în trafic raional și la elaborarea, aprobarea și modificarea programelor de transport rutier raionale.
- organizează procesul de perfectare și eliberare a certificatelor de competență profesională pentru personalul din domeniul transporturilor rutiere;
- asigură examinarea personalului din domeniul transporturilor rutiere și al activităților conexe transportului rutier prin intermediul platformei digitale de atestare;
- organizează procesul de eliberare, înlocuire, schimbare și înnoire a cartelelor tahografice, de asemenea monitorizează procesul de descărcare și stocare a datelor din tahografe și de pe cartelele tahografice;
- eliberarea autorizațiilor pentru activitățile de transport rutier sau pentru activitățile conexe transportului rutier.

În pofida noilor atribuții care au fost puse în sarcina ANTA, statul de personal al Agenției nu a fost majorat.

Ținând cont de noile atribuții puse în sarcina ANTA, în vederea creării tuturor premiselor pentru asigurarea funcționării eficiente și eficace a ANTA, pentru a răspunde prompt și eficient tuturor provocărilor, inclusiv în contextul asigurării implementării cadrului normativ național armonizat la cadrul normativ UE, structura și organigrama acestei autorități administrative urmează a fi modificată, în limita efectivului-limită de 109 unități de personal, inclusiv scoaterea de sub moratoriu a funcțiilor vacante.

Pe cale de consecință, în contextul noilor sarcini arondate ANTA în domeniul gestionării siguranței infrastructurii rutiere, inclusiv asigurării secretariatului și activității curente ale Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere, se impune promovarea opțiunii de majorare a efectivului-limită al ANTA, stabilit conform Hotărârii Guvernului nr. 151/2022 cu privire la organizarea și funcționarea ANTA, cu 4 unități de personal, de la 109 unități la 113 unități de personal.

Respectiv efectivul-limită al ANTA, în număr de 10 unități de personal, dedicat realizării sarcinilor în domeniul „gestionării siguranței infrastructurii rutiere”, inclusiv asigurării secretariatului și activității curente ale Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere, urmează a fi format din 4 unități noi de personal și 6 unități care se regăsesc în subdiviziunile existente ale instituției.

Aspectele detaliate aferente modificării organigramei și statului de personal a Agenției vor fi examinate desfășurat la etapa promovării modificărilor cadrului normativ subsidiar, care reglementează modul de organizare și funcționare al Agenției Naționale Transport Auto.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Implementarea cadrului subsidiar proiectului va necesita alocarea mijloacelor financiare suplimentare de la bugetul de stat, pentru cele 4 de unități de personal solicitate, întru acoperirea domeniului nou de politici: „gestionarea siguranței infrastructurii rutiere” atribuit pentru implementare către ANTA.

Respectiv, cheltuielile pentru retribuirea muncii a 10 unități de personal dedicat realizării sarcinilor în domeniul „gestionării siguranței infrastructurii rutiere”, inclusiv asigurării secretariatului și activității curente ale Consiliului național pentru securitatea circulației rutierem sunt prezentate în următorul tabel:

Funcția	valoarea de referință (anul 2025)	coeficientul de salarizare	salariu de bază	spor performanță, 10%	spor specific, 20%	spor în mărime fixă, 1300	salariu brut	asig. socială, 29%	Nr. de unități	total anual
director adjunct	2500	11,07	27675	2767,5	5535	1300	37277,5	10810,48	1	577055,76
șef direcție	2500	7,14	17850	1785	3570	1300	24505	7106,45	1	379337,4
șef secție	2500	5,55	13875	1387,5	2775	1300	19337,5	5607,875	1	299344,5
inspector principal	2500	4,23	10575	1057,5	2115	1300	15047,5	4363,775	3	698805,9
inspector superior	2500	4,06	10150	1015	2030	1300	14495	4203,55	1	224382,6
specialist principal	2500	3,51	8775	877,5	1755	1300	12707,5	3685,175	3	590136,3
Total			88900	8890	17780	7800	123370	35777,3	10	2769062,46

Având în vedere că efectivul limită al Agenției urmează a fi majorat doar cu 4 unități de personal, se prezintă calculul impactului bugetar pentru salarizarea acestor funcții:

Funcția	valoarea de referință (anul 2025)	coeficientul de salarizare	salariu de bază	spor performanță, 10%	spor specific, 20%	spor în mărime fixă, 1300	salariu brut	asig. socială, 29%	Nr. de unități	total anual
director adjunct	2500	11,07	27675	2767,5	5535	1300	37277,5	10810,48	1	577055,76
șef direcție	2500	7,14	17850	1785	3570	1300	24505	7106,45	1	379337,4
șef secție	2500	5,55	13875	1387,5	2775	1300	19337,5	5607,875	1	299344,5
inspector principal	2500	4,23	10575	1057,5	2115	1300	15047,5	4363,775	1	232935,3
Total									4	1488673

În concluzie, având în vedere durata necesară pentru promovarea prezentului proiect de lege și a cadrului normativ aferent, precum și timpul necesar pentru modificarea și coordonarea statului de personal al Agenției, organizarea și desfășurarea concursurilor pentru ocuparea funcțiilor vacante, ținând cont de rata de participare și promovare a concursurilor pentru funcții similare, se apreciază că, pentru anul curent, funcțiile care urmează a fi ocupate vor fi remunerate în limita deja aprobată prin Legea bugetului de stat pentru anul în curs.

➤ Implementarea Legii nr. 350/2023, dar și a modificărilor operate prin prezentul proiect de lege, produc un șir de avantaje economice, după cum urmează:

Utilizând regula generală de aproximare elaborată de iRAP, putem stabili că costul economic și social al fiecărui decedat în Republica Moldova, în anul 2023 a **constituit 8,6 mln. lei**.

Cercetările efectuate în domeniu și recunoscute la nivel mondial arată reduceri semnificative în posibilitatea apariției accidentelor ca urmare a desfășurării unei inspecții de siguranță rutieră și aplicarea măsurilor asociate:

- Corectarea indicatoarelor „incorecte” 5 – 10%
- Completarea cu parapet de siguranță zonele cu terasament 40 – 50%
- Implementarea de zone libere de obstacole adiacente drumului 10 – 40%
- Îndepărtarea obstacolelor laterale 0 – 5%

Astfel, dacă inspecțiile în domeniul siguranței rutiere efectuate vor reduce numărul deceselor cel puțin cu 1 pe an, acesta deja își vor argumenta cheltuielile generate. Efectuarea inspecțiilor de siguranță rutieră va diminua nu doar numărul accidentelor soldate cu persoane decedate, dar și numărul accidentelor soldate cu persoane grav traumatizate și a accidentelor per general, fapt ce va diminua costurile sociale suportate de stat.
4.3. Impactul asupra sectorului privat Proiectul de lege propune operarea unor modificări în Legea drumurilor nr. 509/1995 și Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, în partea ce ține de competențele autorităților statului în domeniul siguranței infrastructurii rutiere. Astfel, în sectorul privat se va resimți indirect impacturi în mod pozitiv prin sporirea gradului de siguranță rutieră pe drumurile publice.
4.4. Impactul social Impactul social al procedurilor reglementate de prezentul act normativ se regăsește în scopul acestuia, fiind creșterea gradului de siguranță a circulației pe drumurile publice, prevenirea pierderii de vieți și a vătămării integrității corporale a persoanelor în traficul rutier. Prevenirea pierderii de vieți și a vătămării integrității corporale vine să asigure dreptul la viață și sănătate. Consecvent, dreptul la sănătate este prevăzut și garantat atât prin prisma actelor naționale, cât și internaționale. Astfel, dreptul la ocrotirea sănătății este garantat de Constituția Republicii Moldova în art. 36. La rândul său, art. 12 din Pactul Internațional cu privire la drepturile economice, sociale și culturale prevede: „Statele părți la prezentul pact recunosc dreptul pe care îl are orice persoană de a se bucura de cea mai bună sănătate fizică și mintală pe care o poate atinge”. Totodată, acest drept este menționat în art. 25 din Convenția ONU privind drepturile persoanelor cu dizabilități și în art. 11 și 13 din Carta Socială Revizuită. În același timp, Convenția pentru Apărarea Drepturilor Omului și a Libertăților Fundamentale (CEDO) în art. 2 (Dreptul la viață) prevede o intervenție juridică (obligăție) pozitivă a Statului pentru a proteja și respecta dreptul la viață. Constituția Republicii Moldova, în art. 15 determină că cetățenii beneficiază de drepturile și de libertățile consacrate prin legea supremă și prin alte legi. Norma constituțională respectivă obligă autoritățile statului de a asigura protecție și respectarea drepturilor fiecărei persoane. Articolul 24 din Constituție declară dreptul la viață și la integritate fizică și psihică, statul având obligația să garanteze fiecărui om acest drept.
4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal 4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen
Proiectul de lege nu conține prevederi cu impact asupra datelor cu caracter personal și respectiv, asupra echității și egalității de gen.
4.5. Impactul asupra mediului Proiectul de lege nu conține prevederi care stabilesc indicatori cu impact asupra mediului. Totuși, se poate deduce indirect că îmbunătățirea siguranței infrastructurii rutiere, ar putea avea efecte pozitive asupra mediului pe termen lung, ceea ce poate contribui la îmbunătățirea sustenabilității transportului rutier.
4.6. Alte impacturi și informații relevante Nu este aplicabil.
5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
Proiectul de lege nu conține norme privind armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene.
5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
Proiectul creează cadrul juridic intern necesar în vederea implementării Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L nr. 319 din 29 noiembrie 2008, act UE transpus parțial prin Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.
6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ
În scopul respectării prevederilor art. 11 al Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea elaborării proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative (ajustarea cadrului normativ în domeniul gestionării siguranței infrastructurii rutiere) a fost plasat pe pagina web oficială a MIDR (compartimentul „Transparență decizională”, directoriul „Proiecte în dezbatere publică”) și pe portalul guvernamental: https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/11680 La fel, întru respectarea prevederilor art. 32 al Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, proiectul a fost avizat de către: – Cancelaria de Stat (inclusiv Centrul de Armonizare a Legislației); – Ministerul Afacerilor Interne; – Ministerul Educației și Cercetării; – Ministerul Finanțelor; – Agenția Proprietății Publice (Î.S. „Administrația de Stat a Drumurilor”); – Congresul Autorităților Locale din Moldova. Obiecțiile și propunerile autorităților avizatoare, dar și poziția autorului sunt prezentate în tabelul de sinteză.
7. Concluziile expertizelor
Proiectul de lege a fost supus expertizelor anticorupție și juridice, conform art. 36 și 37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Toate recomandările Ministerului Justiției sunt redată în avizul nr. 04/2-3760 din 17.04.2025 și au fost acceptate, cu operarea modificărilor de rigoare. Potrivit raportului de expertiză anticorupție Nr. ELO25/10512 din 22.04.2025, careva riscuri nu au fost identificate. Consecvent, Centrul Național Anticorupție (CNA) a constatat că, în procesul de promovare a proiectului, au fost respectate rigorile de asigurare a transparenței decizionale statuate de prevederile art.8 lit. a)-d) al Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional. Subsecvent, CNA a stabilit că, nota de fundamentare a proiectului a fost întocmită cu respectarea exigențelor de tehnică legislativă statuate de prevederile art. 30 lit. a)-f) al Legii cu privire la actele normative nr.100/2017.
8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
Ulterior aprobării legii, urmează a fi promovată Hotărîrea de Guvern privind modificarea Hotărîrii Guvernului nr. 151/2022 cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Naționale Transport Auto, prin suplینirea atribuțiilor Agenției și instituirea subdiviziunilor

responsabile de exercitarea atribuțiilor stabilite la art. 4 al Legii nr. 350/2023, precum și asigurarea secretariatului și activității curente a Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

În scopul asigurării Agenției Naționale Transport Auto, cu resurse umane cu o pregătire adecvată în domeniul siguranței rutiere, urmează a fi organizate cursuri de pregătire și perfecționare a specialiștilor în acest sens.

Secretar general

Angela ȚURCANU

SINTEZA
la proiectul de Lege
*pentru modificarea unor acte normative (ajustarea cadrului normativ în domeniul gestionării
siguranței infrastructurii rutiere))*

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
Avizare și consultare publică			
Agencia Proprietății Publice (Nr. 05-04-1781 din 17.03.2025)	1.	Comunică lipsă de obiecții.	Se ia act.
Congresul Autorităților Locale din Moldova (Nr. 83 din 19.03.2025)	2.	Comunică lipsă de obiecții.	Se ia act.
Centrul de armonizare a legislației (Nr. 31/02-69-3120 din 21.03.2025)	3.	Comunică lipsă de obiecții.	Se ia act.
Î.S. „Administrația de Stat a Drumurilor” (nr. 07-02/1488 din 25.03.2025)	4.	la Art. II - Legea fondului rutier nr. 720/1996 (republicata în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2010, nr. 247-251, art. 753) -la articolul 2. Sursele de constituire a fondului: a) alineatul (1) sa se completeze cu litera j) cu următorul cuprins: „j) taxele pentru eliberarea autorizațiilor pentru transporturi rutiere cu depășirea masei totale, a maselor pe axe și/sau a dimensiunilor maxime admise.”	Nu se acceptă. Urmare a inițierii procesului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană, a fost lansat procesul de transpunere a <i>Directivei 1999/62/CE</i> A <i>Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 privind taxarea vehiculelor pentru utilizarea infrastructurilor rutiere</i> , care are la bază principiul „utilizatorul plătește”, ceea ce impune modificarea în totalitate a cadrului normativ aferent. Astfel, sursele de constituire a Fondului rutier destinat drumurilor

			naționale urmează a fi revizuit în procesul de transpunere a Directivei sus-menționate, paralel cu reconsiderarea întregului sistem de finanțare în domeniul infrastructurii rutiere.
	5.	Î.S. „Administrația de Stat a Drumurilor” consideră că suplimentarea surselor de constituire a Fondului rutier cu mijloacele financiare stipulate ar trebui să fie utilizați exclusiv pentru întreținerea și reparația drumurilor publice naționale.	Nu se acceptă. Limitarea cheltuielilor eligibile Fondului rutier va crea un șir de restricții nejustificate pentru administratorii drumurilor și nu va permite efectuarea lucrărilor de construcție și reabilitare a drumurilor, lucrări esențiale pentru ciclul de viață a construcțiilor, dar și pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere.
Ministerul Afacerilor Interne (Nr. 38/1055 din 26.03.2025)	6.	La art. I (Legea drumurilor nr. 509/1995): La pct. 2 și 3 (modificarea articolelor 6 și 8), în Compartimentul 3.1. (pct. I) din nota de fundamentare la proiectul de lege, se precizează că modificarea Legii drumurilor nr. 509/1995, se efectuează în scopul impunerii obligației ca la proiectarea, execuția și intervențiile asupra drumurilor să se țină cont inclusiv de recomandările din rapoartele auditului de siguranță rutieră și/sau evaluării de impact asupra siguranței rutiere. Totodată, se propune responsabilizarea administratorilor drumurilor naționale și locale de interes raional (municipal) în vederea asigurării siguranței la trafic, prin care aceștia vor fi obligați să ia în considerație rapoartele inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere, pentru asigurarea circulației în condiții de siguranță. La acest aspect, se subliniază că potrivit art. 8 alin. (1) și (2) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, rezultatele evaluării de impact asupra siguranței rutiere și cele ale auditului în domeniul siguranței rutiere sunt reflectate în rapoarte, în care sunt cuprinse și eventualele deficiențe de siguranță rutieră constatate, precum și recomandările privind remedierea acestora. Raportul evaluării de impact asupra siguranței rutiere și raportul de audit în domeniul siguranței rutiere au caracter de recomandare.	Precizare. După aprobarea proiectului de Lege, art. 6 alin. (2) și art. 8 alin. (1) din Legea drumurilor nr. 509/1995, vor avea următorul cuprins: <i>”(2) La proiectarea, execuția și intervențiile asupra drumurilor se va ține seama de categoriile funcționale ale acestora, de traficul rutier, recomandările din rapoartele auditului de siguranță rutieră, a evaluării de impact asupra siguranței rutiere și/sau a inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere, de normele tehnice, de factorii economici, sociali și de apărare, de utilizarea rațională a terenurilor, de conservarea și protecția mediului și de planurile de urbanism și de amenajare a teritoriului aprobate potrivit legii.</i> <i>(1) Drumurile trebuie să fie menținute într-o stare tehnică corespunzătoare</i>

	Prin urmare, se consemnează că deși în Legea nr. 509/1995 se stabilește obligația de a executa recomandările indicate supra, legea specială (la caz, Legea nr. 350/2023) care instituie recomandările din rapoartele auditului de siguranță rutieră și/sau evaluării de impact asupra siguranței rutiere nu indică expres despre obligativitatea executării unor astfel de recomandări, pledându-se pentru caracterul de recomandare. Concomitent, este de consemnat că atunci când se necesită imperativitatea executării unei obligații (în speță, executarea unor recomandări) legiuitorul indică expres această obligativitate. În acest sens, cu titlu de informare se specifică despre prevederile art. 37 din Legea nr. 260/2017 privind organizarea și funcționarea Curții de Conturi a Republicii Moldova, potrivit căruia entitățile auditate și alte instituții vizate în raportul auditorului sunt obligate, în termenul stabilit de către Curtea de Conturi, să raporteze despre implementarea recomandărilor din raportul auditorului sau despre motivele pentru care acestea nu au fost implementate. Curtea de Conturi stabilește termene concrete de raportare privind implementarea recomandărilor înaintate în funcție de complexitatea măsurilor ce urmează a fi luate întru implementarea acestora. Curtea de Conturi asigură monitorizarea implementării recomandărilor. În concluzie, pentru asigurarea interpretării uniforme a prevederii legale, expunerea clară a normei de drept și excluderii paralelismului legislativ, se recomandă revizuirea neconcordanței normative menționate, în partea ce se referă la instituirea rigorilor dispozitive sau imperative pentru executarea recomandărilor din rapoartele auditului de siguranță rutieră și/sau evaluării de impact asupra siguranței rutiere.	<i>cerințelor standardelor, normativelor și regulamentelor tehnice, inclusiv prin prisma recomandărilor din rapoartele inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere, pentru asigurarea circulației în condiții de siguranță.</i> Respectiv, modificările operate în Legea drumurilor, nu impun obligativitatea executării recomandărilor din rapoartele de audit sau inspecție, limitându-se al obligativitatea luării acestora în considerație la adoptarea deciziilor aferente procesului de proiectare construcție și întreținere.
7.	La art. I (Legea drumurilor nr. 509/1995): La pct. 4 (modificarea art. 9), conform art. 150 alin. (1) din Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023, pot fi executate fără certificat de urbanism pentru proiectare și fără autorizație de construire lucrările de construcții care nu modifică structura de rezistență, aspectul exterior, caracteristicile inițiale ale construcției și ale instalațiilor aferente, precum și lucrările indicate la lit. a) – z). Astfel, în situația în care prevederile articolului menționat sunt incidente proiectului de lege, se propune revizuirea textului propus pentru art. 9 alin. (1) din Legea nr. 509/1995, întrucât nu în	Precizare. Potrivit prevederilor art. 150 alin. (1) din Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023, pot fi executate fără certificat de urbanism pentru proiectare și fără autorizație de construire lucrările de construcții care nu modifică structura de rezistență, aspectul exterior, caracteristicile inițiale ale construcției și

	toate cazurile se necesită eliberare a certificatului de urbanism pentru proiectare și a autorizației de construire.	ale instalațiilor aferente, precum și lucrările indicate la lit. a) – z). În același timp, amplasarea obiectivelor în zona drumului public și/sau în zonele de protecție ale acestuia, este indispensabilă de modificarea structurii de rezistență, aspectul exterior, caracteristicile inițiale ale construcției și ale instalațiilor aferente.
8.	De asemenea, se sugerează prin prisma noțiunii emitent al certificatului de urbanism, al autorizației de construire și al autorizației de desființare (emitent) care în conformitate cu art. 3 din Codului urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023 este autoritatea executivă a administrației publice locale, cu excepțiile prevăzute la art. 107 alin. (9) și art. 156 alin. (2) și (3) din codul nominalizat, examinarea necesității modificării alin. (7) al art. 9 din Legea nr. 509/1995, or certificatul de urbanism pentru proiectare pentru lucrările declarate de utilitate publică de interes național se emite de către instituția din subordinea organului central de specialitate responsabilă de implementarea politicilor în domeniile de competență ale acestuia, și nu de către administrația publică locală. Prin urmare, se consideră că în cazul eliberării certificatului de urbanism pentru proiectare pentru lucrările declarate de utilitate publică de interes național nu vor fi aplicabile doar regulamentele privind amplasarea obiectivelor, aprobate de autoritatea publică locală care administrează străzile și drumurile respective, dar se va necesita și respectarea unor reglementări stabilite de instituția indicată supra.	Precizare. Emitentul certificatului de urbanism/autorizației de construcție trebuie să țină cont de reglementările administratorilor infrastructurii rutiere, indiferent dacă acestea sunt administrate de către autoritățile administrației publice locale sau de către organul central de specialitate.
9.	II. La art. III (Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier): La pct. 1 (modificarea art.2) conform proiectului se recomandă excluderea noțiunilor „audit de siguranță rutieră”, „auditor de siguranță rutieră” și „evaluare de impact asupra siguranței rutiere”, însă autorul proiectului propune pentru cuprinsul normativ al art. 8 din legea prenotată utilizarea aceluiași noțiuni. Așadar, întrucât prin înlăturarea termenelor respectivi nu va fi clar sensul acestora, se sugerează completarea proiectului cu textul: „În	Se acceptă.

		sensul prezentei legi se utilizează noțiunile definite la art. 2 din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, precum și următoarele noțiuni:”.	
Cancelaria de Stat (Nr. 30-69-3304 din 26.03.2025)	10.	Se va completa pct. 4.1 din nota de fundamentare cu informații suplimentare referitoare la necesitatea suplinirii efectivului de personal al Agenției Naționale Transport Auto cu 10 unități. Justificarea acestei cerințe trebuie să includă atât o descriere detaliată a domeniilor de competență specifice fiecărei noi unități de personal, precum și o prezentare exhaustivă a atribuțiilor pentru fiecare unitate. De asemenea, este necesar să se precizeze motivele pentru care atribuirea acestor responsabilități personalului existent nu este fezabilă. În aceeași ordine de idei, este esențial să se indice dacă aceste funcții vor fi ocupate din posturile vacante existente în cadrul autorităților subordonate Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, inclusiv cele aflate sub moratoriu, sau dacă va fi necesară suplimentarea acestora cu noi unități de personal.	Precizare. Nota de fundamentare a fost completată cu aspecte complementare referitoare la atribuțiile care urmează a fi exercitate de către subdiviziunile structurale care eventual urmează a fi instituite în cadrul Agenției Naționale Transport Auto. Totodată, remarcăm că proiectul de lege doar desemnează autoritatea administrativă responsabilă de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere (adică – ANTA), însă aspectele ce țin de consolidarea capacităților instituționale ale ANTA urmează a fi justificate la etapa promovării modificărilor la Hotărârea Guvernului nr.151/2022 cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Naționale Transport Auto.
	11.	Considerăm imperios necesară completarea punctului 4.2 din nota de fundamentare cu informații suplimentare privind sursa de alocare a resurselor financiare necesare pentru acoperirea cheltuielilor de personal aferente posturilor solicitate. Aceste detalii trebuie elucidate, pentru a asigura transparența și justificarea adecvată a fondurilor, precum și pentru a preveni orice incertitudine legată de sustenabilitatea financiară a proiectului. În același context, menționăm că, în conformitate cu prevederile art. 17, alin. (2) din Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr. 181/2014, este interzisă implementarea deciziilor care conduc la majorarea cheltuielilor bugetare, dacă impactul financiar al acestora nu este prevăzut în buget. De asemenea, potrivit art. 131, alin. (6) din Constituția Republicii Moldova, nici o cheltuială bugetară nu poate fi aprobată fără a fi stabilită sursa de finanțare.	Precizare. Obiectul prezentului proiect de lege este executarea art. 14 alin. (2) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, și anume, stabilirea autorității administrative responsabile de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. Având în vedere că eventualul impact bugetar va putea fi generat de revizuirea structurii organizaționale a Agenției Naționale Transport Auto, în contextul instituirii subdiviziunilor structurale cu responsabilități în

			domeniul gestionării siguranței infrastructurii rutiere, acesta urmează a fi precizat la etapa de promovării proiectului hotărârii de Guvern care va prevedea respectivele restructurări ale ANTA, și implicit va specifica sursele de acoperire a necesarului de surse financiare în acest context.
Ministerul Educației și Cercetării (Nr. 03/2-09/2110 din 28.03.2025)	12.	Comunică lipsă de obiecții.	Se ia act.
Consiliul pentru egalitate (Avizul consultativ nr. 87/24 din 20.06.2024)	13.	Consiliul recomandă Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Ministerului Educației și Cercetării și Ministerului Afacerilor Interne să revizuiască art. 23 alin. (1) lit. e) al Legii nr. 131/2007 în vederea uniformizării cerinței cu privire la studii înaintate față de persoanele care intenționează să accedă la funcția de director/manager al unei unități de instruire a personalului din domeniul transportului rutier.	Se acceptă.
Ministerul Finanțelor (Nr. 07/5-03/158/491 din 03.04.2025)	14.	Art. I. – Legea drumurilor nr.509/1995 Punctul 4, articolul 9 se propune de completat cu următoarea modificare: „, alineatul (5), textul „în baza Legii nr.163/2010 privind autorizarea executării lucrărilor de construcție”, se substituie cu textul „conform Codului urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023”.	Se acceptă.
	15.	Art. II – Legea fondului rutier nr. 720/1996 Punctul 2, articolul 2 nu se susține, dat fiind faptul, că aceasta presupune includerea unor surse suplimentare pentru constituirea fondului rutier, precum despăgubirile pentru daunele infrastructurii, penalitățile aplicate agenților economici și veniturile din comercializarea lemnului provenit din defrișările plantațiilor rutiere (conform Legii ”plantații aferente drumurilor”). În prezent, aceste venituri sunt gestionate de întreprinderile responsabile de infrastructura rutieră, conform statutului acestora. Totuși, în caz că, aceste încasări vor fi stabilite ca surse de constituire a fondului rutier, având un caracter variabil și imprevizibil, nu vor putea fi luate în calcul la planificarea volumului fondului rutier.	Precizare. În activitatea de administrare a infrastructurii drumurilor, administratorii drumurilor colectează venituri din despăgubirile plătite pentru daunele aduse infrastructurii rutiere, penalitățile aplicate agenților economici pentru executarea neconformă a lucrărilor la infrastructura rutieră, dar și comercializarea lemnului rezultat din defrișările plantațiilor rutiere, însă, aceste venituri sunt

	Prin urmare, veniturile respective nu reprezintă o sursă sustenabilă pentru fondul rutier și nu vor contribui la majorarea acestuia. Totodată, dacă veniturile menționate ar urma să fie transferate la bugetul de stat, ar fi necesară desemnarea unei autorități competente pentru administrarea acestora, incluzând colectarea, evidența, controlul și restituirea sumelor, precum și responsabilitatea asupra corectitudinii acestor operațiuni.	transferate la bugetul de stat. Ca urmare, resursele financiare provenite din activitatea de administrare a drumurilor nu pot fi utilizate în același scop, astfel diminuând potențialul administratorului drumului de a exercita atribuțiile legale. De asemenea, remarcăm că intervențiile propuse prin proiectului de lege, derivă necesitatea realizării recomandării nr. 6.1.10 a Curții de Conturi, formulată în Hotărârea nr. 60 din 10 decembrie 2024 cu privire la Raportul de audit al conformității privind utilizarea mijloacelor financiare alocate de la bugetul de stat în anii 2022-2023 pentru întreținerea și dezvoltarea drumurilor publice naționale în Republica Moldova, care expres statuează că: „se recomandă revizuirea și consolidarea cadrului normativ, pentru a clarifica destinația mijloacelor financiare provenite din: i) despăgubirile plătite pentru daunele aduse infrastructurii rutiere, ii) sancțiunile aplicate agenților economici pentru executarea neconformă a lucrărilor la infrastructura rutieră, precum și iii) din vânzarea lemnului, și pentru a preveni utilizarea acestora în scopuri administrative, garantând că toate resursele sunt direcționate către întreținerea și dezvoltarea drumurilor publice naționale”.
--	--	---

16.	<u>Art. III Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier:</u> Punctul 2, articolul 6 (3), textul „sunt realizate” se propune de substituit cu textul „este realizată”.	Se acceptă.
17.	<u>Art. III Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier și Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014:</u> Punctul 3, articolul 8, litera m), textul „elaborarea de norme privind implementarea” se recomandă de substituit cu textul „elaborarea normelor privind procedurile”, reieșind din prevederile Legii nr.350/20023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.	Se acceptă parțial. lit. m) a fost redată în următoare redacție: „m) elaborarea normelor privind implementarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere, auditului de siguranță rutieră, inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere și clasificării siguranței rețelei.”
18.	<u>Art. III Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier:</u> Punctul 6, alineatul (1) nu se acceptă, deoarece planificarea resurselor din bugetul de stat pentru activitățile/măsurile implementate de către Guvern se realizează în conformitate cu principiile generale stabilite prin Legea nr.181/2014 privind finanțele publice și responsabilității bugetar-fiscale, iar terminologia utilizată nu corespunde cadrului normativ în domeniul finanțelor publice. articolul 60 din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, se consideră oportun de a fi abrogat/modificat, întrucât acesta este inutil și inaplicabil. Finanțarea acțiunilor cu caracter de siguranță rutieră urmează să fie asigurată în limita alocațiilor aprobate în acest scop în bugetul de stat.	Se acceptă parțial. Art. 60 alin. (1) din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, a fost reformulat ținând cont de comentariul Ministerului Finanțelor. Totodată, se consideră oportună menținerea aspectelor cu caracter generic ce vizează finanțarea acțiunilor cu caracter de siguranță rutieră.
19.	<u>Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier:</u> articolul 28, alineatul (16) din Legea nr.131/2007, se propune de exclus textul „Mijloacele necesare sunt transferate anticipat pe un cont special al Ministerului Educației și Cercetării”, în temeiul articolului 66 alineatul (5) din Legea nr. 181/2014, conform căruia se interzice efectuarea plăților anticipate (avans).	Nu se acceptă. Modificările propuse depășesc scopul și obiectul de reglementare al proiectului de lege.
20.	La Nota de fundamentare: Totodată, în contextul modificărilor propuse prin art. III și IV din proiectul de lege și instituirii a 10 unități de personal ca urmare a atribuirii unor noi competențe și atribuții Agenției Naționale Transport Auto, Ministerul Finanțelor recomandă reconfigurarea activității instituției din contul și în limita unităților de personal aprobate	Precizare. Obiectul prezentului proiect de lege este executarea art. 14 alin. (2) din Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, și

		actualmente (109 unități de personal), respectiv, ținând cont de 6 unități vacante. Ulterior, în funcție de nivelul de încadrare, și necesitățile suplimentare de personal, ulterior Ministerul Finanțelor este dispus să analizeze efectivul de personal necesar instituției pentru desfășurarea unei activități eficiente. Adițional, în scopul reducerii perioadei de examinare și aprobare a modificărilor la Hotărârea Guvernului nr. 151/2022 cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Naționale Transport Auto (ANTA), la elaborarea proiectului de modificare a acestuia, urmează să se țină cont de aspectele mai sus invocate. Suplimentar, potrivit punctului 4.2 din Nota de fundamentare se menționează că, implementarea proiectului va necesita cheltuieli bugetare suplimentare pentru realizarea noilor atribuții conferite ANTA. Prin urmare, reieșind din prevederile Anexei nr.1 la Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, în compartimentul 4.2 din Nota de fundamentare urmează a fi descris impactul financiar total asupra bugetului de stat, cu indicarea costurilor necesare, însoțite de calcule argumentate divizate pe ani, precum și sursa de finanțare a cheltuielilor respective. Subsidiar, autorul proiectului, urmează să aducă claritate, dacă pentru acoperirea costurilor estimate, sunt aprobate alocații în Legea bugetului de stat pentru anul 2025 nr. 310/2024. De asemenea, pe tot parcursul Notei de fundamentare cuvintele ”bugetului public național” se vor substitui cu ”bugetul de stat”.	anume: desemnarea autorității administrative responsabile de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. Având în vedere că eventualul impact bugetar va putea fi generat de revizuirea structurii organizaționale a Agenției Naționale Transport Auto, în contextul instituirii subdiviziunilor structurale cu responsabilități în domeniul gestionării siguranței infrastructurii rutiere, acesta urmează a fi precizat la etapa promovării proiectului hotărârii de Guvern care va prevedea respectivele restructurări ale ANTA, și implicit va specifica sursele de acoperire a necesarului de surse financiare în acest context.
Avizare și consultare publică repetată			
Cancelaria de Stat (Nr. 30-69-4149 din 14.04.2025)	21.	Comunică menținerea obiecțiilor și propunerilor expuse în avizul nr. 30-69-3304 din 26.03.2025, în partea ce ține de completarea Notei de fundamentare cu privire la sursa de acoperire financiară cheltuielilor ce vor fi generate în contextul intenției de suplinire a efectivului-limită al ANTA cu 10 unități de personal.	Se acceptă. Nota de fundamentare a fost completată cu informații și analize suplimentare referitoare la necesarul de personal și costurile generate de modificările ulterioare în statul de personal.
Ministerul Finanțelor (Nr. 07/5-03/177/576 din 16.04.2025)	22.	<u>La art. II – Legea nr.720/1996 fondului rutier:</u> Punctul 2, articolul 2, alineatul (1) nu se susțin completările propuse, iar în contextul argumentelor expuse în Sinteza obiecțiilor și propunerilor, referitoare la recomandările aprobate prin Hotărârea Curții de Conturi nr.60/2024 cu privire la Raportul de audit al conformității privind utilizarea mijloacelor	Se acceptă. Prevederile referitoare la operarea modificărilor la Legea fondului rutier nr. 720/1996, au fost excluse din proiectul de lege.

	financiare alocate de la bugetul de stat în perioada 2022-2023 pentru întreținerea și dezvoltarea drumurilor publice naționale în Republica Moldova, după cum urmează ”să asigure revizuirea și consolidarea cadrului normativ, pentru a clarifica destinația mijloacelor financiare provenite din: i) despăgubirile plătite pentru daunele aduse infrastructurii rutiere, ii) sancțiunile aplicate agenților economici pentru executarea neconformă a lucrărilor la infrastructura rutieră, precum și din iii) vânzarea lemnului, și pentru a preveni utilizarea acestora în scopuri administrative, garantând că toate resursele sunt direcționate către întreținerea și dezvoltarea drumurilor publice naționale”, menționăm că Curtea de Conturi nu invocă expres modificarea Legii fondului rutier nr.720/1996.	
23.	<u>La art. III Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier</u> La punctul 7, formula propusă a articolului 60, invocând principiile stabilite de Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr.181/2014, nu se susține, or reglementarea finanțării acțiunilor cu caracter de siguranță rutieră printr-un act normativ suplimentar este inutilă. În cazul în care, autorul insistă asupra reglementărilor acestui aspect, se consideră oportun ca art. 60 de expus în următoarea redacție: „60. Finanțarea acțiunilor aferente siguranței rutiere este asigurată în limita alocațiilor aprobate în acest scop în bugetele autorităților/instituțiilor publice implicate.”.	Se acceptă. Art. 60 din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, a fost expus în redacția propusă de Ministerul Finanțelor.
24.	<u>La Nota de fundamentare</u> Menționăm că, sub aspectul instituirii a 10 unități de personal ca urmare a atribuirii unor noi competențe și atribuții Agenției Naționale Transport Auto, se menține poziția expusă prin avizul nr.07/5-03/158/491 din 03 aprilie 2025. Astfel, orice majorare sau reducere a numărului de unități urmează să conțină o analiză funcțională, în baza căreia pot fi operate modificările respective, inclusiv prin identificarea funcțiilor, care ar putea fi redistribuite la necesitățile stringente și în limita alocațiilor aprobate în bugetele autorităților vizate. Subsidiar, se consideră o practică defectuoasă majorarea numărului total de unități a instituției, cu concomitentă menținere a funcțiilor vacante, în condițiile în care unul din angajamentele	Se acceptă. Nota de fundamentare a fost completată cu informații și analize suplimentare referitoare la necesarul de personal și costurile generate de modificările ulterioare în statul de personal.

		Guvernului este promovarea unei politici echilibrate privind ocuparea forței de muncă. Necesitatea optimizării efectivului – limită, prin prisma funcțiilor exercitate, este o condiție prioritară în contextul neadmiterii majorării ponderii cheltuielilor de personal în produsul intern brut, indicator țintă prestabilit. Prin urmare, în condițiile de finanțare prudentă a cheltuielilor, identificarea mijloacelor financiare adiționale din bugetul de stat este dificilă, iar acceptarea unor angajamente neacoperite financiar, încalcă principiul sustenabilității bugetare.	
Expertizare			
Ministerul Justiției (Nr. 04/2-3760 din 17.04.2025)	25.	<u>La Art. I (Legea drumurilor nr. 509/1995):</u> La pct. 2, în partea dispozitivă, termenul „textul”, în primul caz, se va substitui cu termenul „cuvintele”. La formularea amendamentelor se va ține cont că, în conformitate cu uzanțele de tehnică legislativă, cuvântul „textul” se folosește pentru individualizarea unor cuvinte și cifre, cuvinte și semne de punctuație, cifre și semne de punctuație, iar în celelalte cazuri, pentru formularea dispozițiilor de modificare, se utilizează termenii „cuvântul”/„cuvintele”, după caz, termenii „cifra”/„cifrele”.	Se acceptă.
	26.	<u>La Art. I (Legea drumurilor nr. 509/1995):</u> La pct. 5, în redacția propusă a alin. (1) din art. 9, în virtutea caracterului obligatoriu al actelor normative, cuvintele „în vigoare” urmează a fi excluse.	Se acceptă.
	27.	La Art. II (<i>Legea fondului rutier nr. 720/1996</i>), în partea dispozitivă, pentru uniformitate redacțională, după cuvintele „cu modificările ulterioare”, se va completa cu textul „se modifică după cum urmează:”	Se acceptă.
	28.	<u>La Art. III (Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier):</u> La pct. 4, în partea dispozitivă, textul „literele d) – e)” se va substitui cu textul „literele d) și e)”, or, cratima se utilizează în cazul în care sunt enumerate mai mult de două elemente structurale consecutive (observația este valabilă și pentru Art. IV pct. 1).	Se acceptă.
	29.	<u>La Art. III (Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier):</u> La pct. 5, pentru claritatea normei, textul „în condițiile pentru managerul unității de instruire (după caz, al subdiviziunii acesteia)” se va substitui cu textul „la liniuța a cincea”, iar după sintagma „se completează cu” se va introduce termenul „textul”.	Se acceptă.

	30.	La Art. V alin. (1), semnalăm că în conformitate cu art. 47 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, dispozițiile finale cuprind momentul intrării în vigoare și măsurile necesare punerii în aplicare a actului normativ, dar nu momentul punerii în aplicare a unor prevederi din actul normativ. În context, urmează a fi revizuită prevederea de la alin. (1) în ceea ce privește intrarea în vigoare a normei de la Art. I pct. 1, prin substituirea cuvintelor „se pun în aplicare de” cu cuvintele „intră în vigoare”.	Se acceptă.
Centrul Național Anticorupție (Raport Nr. ELO25/1051 2 din 22.04.2025)	31.	Autorul a prezentat Sinteza avizelor parvenite în cadrul procesului de consultare publică a proiectului de către autoritățile responsabile de implementarea prevederilor conținute în proiect/instituțiilor interesate, fapt ce denotă aspectul definitiv al acestuia și întrunirea condițiilor stabilite de prevederile art.36 al Legii nr.100/2017, coroborat art.28 al Legii nr.82/2017 - pentru efectuarea expertizei anticorupție. În procesul de promovare a proiectului, au fost respectate rigorile de asigurare a transparenței decizionale statuate de prevederile art.8 lit.a)-d) al Legii nr. 239- XVI din 13 noiembrie 2008 privind transparența în procesul decizional. Nota de fundamentare a proiectului a fost întocmită cu respectarea exigențelor de tehnică legislativă statuate de prevederile art.30 lit.a)-f) al Legii cu privire la actele normative nr.100 din 22 decembrie 2017.	Se ia act.

Secretar general

Angela ȚURCANU