

SINTEZA obiectiilor și propunerilor/recomandărilor la proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea proiectului de lege privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere

Participantul la avizare (expertizare)/consultare publică	Conținutul obiecției/propunerii (recomandării)	Argumentarea autorului proiectului
	Avizare	
Ministerul Justiției (nr. 04/2-5668 din 29.06.2023)	<p>Totodată, menționăm că nota informativă în conformitate cu prevederile art. 30 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative urmează a fi completată cu argumente suplimentare asupra tuturor soluțiilor propuse în proiectul actului normativ.</p> <p>Prin urmare, autorul proiectului va reconsidera nota informativă, argumentele fiind ajustate la proiectul actului normativ respectiv. Or, în cazul apariției unor eventuale neclarități la interpretarea și aplicarea noilor prevederi, argumentele inserate în nota informativă ar permite să se atingă atât scopul limitării discreției celor care vor interpreta actul dar și scopul ca actul normativ să fie aplicat și relațiilor sociale care se vor naște pe viitor și de care, evident, nu putea să țină cont autorul actului normativ.</p>	Se acceptă
	La proiectul hotărârii de aprobare a proiectului de lege	
	<p>Menționăm că, reprezentarea Guvernului în Parlament este una din funcțiile Ministerului Justiției, stabilite la pct. 6 sbp. 6) din Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea Ministerului Justiției, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 698/2017. În acest context, precum și întru asigurarea uzanțelor normative, se propune includerea ministrului justiției în lista contrasemnatarilor hotărârii date.</p>	Se acceptă
	La proiectul legii	
	<p>Cu referire la clauza de armonizare remarcăm că, potrivit pct. 30 din Regulamentul privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.</p>	Se acceptă

	<p>1171/2018 pentru actul Uniunii Europene care a fost supus modificărilor, în clauza de armonizare se indică cele mai recente amendamente care constituie obiect al transpunerii în legislația națională.</p> <p>Adițional, în clauza de armonizare, astfel după cum este dispus în pct. 30 din Regulamentul privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene, se va indica seria, numărul și data Jurnalului Oficial al Uniunii Europene în care a fost publicată Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 la care se face referință, și care, se transpune în legislația națională (L 319/59 din 29 noiembrie 2008).</p>	
	<p>La art. 1 alin. (3), pentru claritatea normei juridice în ceea ce privește condiția finanțatorului, recomandăm reformularea normei.</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Norma a fost exclusă, având în vedere că condițiile finanțatorilor sunt acceptate și/sau negociate la etapele de negociere și aprobare a Acordurilor.</p>
	<p>La art. 2 semnalăm că, actul normativ nu este dicționar juridic sau un manual și noțiunile nu trebuie să fie definite doar pentru a explica care este sensul acestora. Complementar menționăm că, noțiunile propuse de autor necesită a fi revizuite prin prisma art. 54 din Legea nr. 100/2017, care stabilește că, noțiunea se redă prin termenul respectiv, evitându-se definiția acesteia, utilizarea frazeologică, aceleași noțiuni se exprimă prin aceiași termeni. Dacă o noțiune sau un termen poate avea înțelesuri diferite, în proiect se stabilește semnificația acestuia în context pentru a asigura înțelegerea corectă a noțiunii sau a termenului respectiv și pentru a evita interpretările neuniforme.</p>	<p>Se acceptă parțial</p>
	<p>Noțiunea autoritate competentă după conținutul acesteia urmează a fi inserată în conținutul Capitolului II al proiectului.</p>	<p>Se acceptă</p>
	<p>Semnificația noțiunii <i>modificarea substanțială</i> nu redă explicarea acesteia ci conține reglementări normative ale acestei proceduri și care urmează a fi</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Noțiunea a fost inserată în art. 5.</p>

	<p>inserate în dispozițiile de conținut ale actului normativ. Obiecția dată este valabilă și altor situații similare la redarea noțiunilor.</p>	
	<p>Ca obiecție generală menționăm că, normele propuse de autor la Capitolul II nu sunt redacte într-o manieră care să asigure succesiunea logică a ideilor pe baza legăturii organice existente între acestea. Astfel, recomandăm de a diviza normele acestui capitol în două capitole separate: unul va reglementa atribuțiile autorității responsabile de implementarea politicilor în domeniul siguranței rutiere, și altul va conține dispoziții care vor stabili atribuțiile, drepturile și obligațiile auditorului de siguranță rutieră, inclusiv cele inserate în art. 5 alin. (7) din proiect.</p>	<p>Se acceptă</p>
	<p>La art. 3 în cuprinsul redacției lit. i) cuvintele „pagina web” se vor substitui cu cuvintele „pagina web oficială”, în conformitate cu Regulamentul cu privire la paginile oficiale ale autorităților administrației publice în rețeaua Internet, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 188/2012.</p>	<p>Se acceptă</p>
	<p>La art. 4 atenționăm despre necesitatea redactării alin. (1) și (2) în scopul redării unei clarități referitor la formarea profesională a auditorului. Or, alin. (1) nu este clar în ceea ce privește formarea inițială și eliberarea unui certificat de școlarizare.</p> <p>La fel, alin. (5) urmează a fi reformulat în raport cu Codul educației în ceea ce privesc studiile care se menționează în normele respective, or, expresiile „studii echivalente” sau „studii relevante” sunt improprii cadrului normativ în domeniul educației.</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Alin. (1) și (2) au fost reformulate:</p> <p><i>(1) Auditorii de siguranță rutiere care îndeplinesc funcțiile prevăzute în prezenta Lege, urmează o formare inițială sau perfecționare, la încheierea cărora li se eliberează un certificat de școlarizare.</i></p> <p><i>(2) Formarea inițială și perfecționare în domeniul siguranței rutiere se realizează în baza programelor autorizate provizoriu/acreditate de către Agenția Națională de Asigurare a Calității în Educație și Cercetare sau de către alte agenții de evaluare a calității înscrise în Registrul European pentru Asigurarea Calității.</i></p>
	<p>Complementar, menționăm că, norma propusă de autor la art. 4 alin. (5) lit. c) este discutabilă în partea ce se referă la condiția de a deține dreptul de a conduce autovehicule impusă auditorului pentru eliberarea certificatului de competență. La fel, recomandăm revizuirea normei respective în raport cu prevederile Regulamentului privind procedura de examinare</p>	<p>Nu se acceptă</p> <p>Având în vedere complexitatea procedurilor de audit, aceasta necesită cunoștințe din mai multe domenii care nu sunt înrudite, cum ar fi: proiectarea drumurilor, psihologia transporturilor, dinamica autovehiculelor, etc.</p>

	<p>pentru obținerea dreptului de a conduce vehicule, emiterea și valabilitatea permisului de conducere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 181/2022.</p>	<p>Totodată, auditorul de siguranță rutieră trebuie să poată examina proiectele de infrastructură nu doar prin prisma de experiență de pieton dar și ca conducător auto.</p> <p>Pornind de la cele menționate, pentru a putea asigura o examinare multiaspectuală a proiectelor de infrastructură, considerăm imperioasă experiența de conducător auto a auditorului.</p>
	<p>Subsidiar atenționăm că, proiectul conține norme insuficiente referitor la auditorul de siguranță rutieră.</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Articolul care se referă la auditorul de siguranță rutieră a fost completat cu prevederile ce țin de Independența auditorului de siguranță rutieră</p>
	<p>La art. 5 atenționăm că, dispozițiile de conținut ale acestui articol nu sunt formulate într-o redacție care să asigure o succesiune logică a soluțiilor normative preconizate. Astfel, recomandăm de a expune normele propuse la art. 5 în două articole separate cu menținerea unui caracter unitar și cu conținut de norme cu raport direct între ele: evaluarea de impact asupra siguranței rutiere; operațiunea de audit în domeniul siguranței rutiere.</p> <p>Complementar menționăm că, normele de la alin. (7) al art. 5 după conținutul lor ar fi subordonate normelor propuse la art. 4, or, acestea se referă la condițiile de integritate ale auditorului și nu la operațiunea de audit. Totodată, nu sunt clare incompatibilitățile de la lit. d) și e), or, incompatibilitate ar fi implicarea în procesul de proiectare și fost angajat al uneia dintre părți pe parcursul ultimilor 2 ani.</p>	<p>Se acceptă parțial</p> <p>Se consideră nejustificată divizarea art. 5 având în vedere că operațiunea de audit în domeniul siguranței rutiere este practic o continuare a evaluării de impact asupra siguranței rutiere, fiind îndeplinite la diferite etape a procesului de proiectare.</p> <p>Alin. (7) urmează a fi divizat în 3 norme separate:</p> <p>Art. 4 lit. m) „<i>monitorizarea independenței auditorului în raport cu administratorul drumului și echipa de proiectanți</i>”</p> <p>Art. 6, alin. (1) Auditorul de siguranță rutieră trebuie fie independent în raport cu administratorul drumului și echipa de proiectanți.</p> <p>Art. 6, alin. (2) Independența auditorului în raport cu administratorul drumului și echipa de proiectanți, este afectată atunci când:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) auditorul de siguranță rutieră, o rudă a sa până la gradul al II-lea sau un angajat al acestuia are relații contractuale ori este angajat al uneia dintre părți; b) auditorul de siguranță rutieră, o rudă a sa până la gradul al II-lea sau un angajat al acestuia este acționar ori deține părți sociale la una dintre părți; c) auditorul de siguranță rutieră, o rudă a sa până la gradul al II-lea sau un angajat al acestuia este membru în organele de conducere ale uneia dintre părți; d) auditorul de siguranță rutieră nu a fost implicat în procesul de proiectare; e) auditorul de siguranță rutieră nu a fost angajat al uneia dintre părți pe parcursul ultimilor 12 luni.
	<p>La art. 6 alin. (3) se va ține cont că prevederile generale privind survenirea răspunderii poartă un</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Normele menționate au fost excluse</p>

<p>caracter declarativ și necesită a fi excluse. Răspunderea juridică trebuie să fie prevăzută de normele materiale, ce stabilesc tipul concret de răspundere (penală sau contravențională), determină faptele și sancțiunile pentru comiterea acestora. Obiecția dată este valabilă și situației similare de la art. 9 alin. (4).</p>	
<p>La art. 7, titlul articolului se va redacta utilizând sintagma rețea rutieră.</p> <p>Complementar, conținutul alin. (1) al art. 7 necesită a fi adus în concordanță cu prevederile art. 3 lit. h), care stabilește atribuția autorității competente de a asigura clasificarea siguranței rețelei rutiere.</p> <p>Norma propusă la alin. (3) al art. 7 nu este clară și previzibilă în ceea ce privește clasificarea siguranței rețelei rutiere. Prin urmare, recomandăm reformularea acesteia.</p>	<p style="text-align: center;">Se acceptă parțial</p> <p>Noțiunea de "clasificare a tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente" este utilizată corect, dat fiind că acesta este o etapă a procesului de clasificarea siguranței rețelei. <u>Articolul respectiv urmează a fi reformulat:</u></p> <p>Articolul. 9 Clasificarea siguranței rețelei rutiere</p> <p>(1) Clasificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente se va efectua în baza datelor disponibile din Sistemul Informațional Automatizat Registrul accidentelor rutiere.</p> <p>(2) Pe tronsoanele rutiere cu o concentrație mare de accidente rutiere urmează a fi efectuate inspecții de siguranță rutieră specifică.</p> <p>(3) Clasificarea siguranței rețelei se efectuează în conformitate cu Regulamentul aprobat de Guvern.</p>
<p>La art. 8 atenționăm că, articolul respectiv nu conține norme care ar reglementa cu claritate cele două feluri de inspecții în materie de siguranță rutieră: 1) periodice și 2) specifice.</p> <p>La alin. (2) norma este ambiguă în partea ce se referă la raporturile dintre autoritatea competentă și administratorul drumurilor. La fel, referitor la adoptarea unor modele de contracte relevăm că, din punct de vedere conceptual, practica de adoptare a acestor contracte este discutabilă, or, scopul unui act normativ nu este să ofere suport juridic, ci să reglementeze drepturi și obligații în vederea executării legilor. În conformitate cu art. 993 alin. (2) din Codul civil, părțile contractante pot încheia în mod liber, în limitele dispozițiilor legale imperative, contracte și pot stabili conținutul lor. Aprobarea unor contracte-cadru sau model ar afecta libertatea contractuală a</p>	<p style="text-align: center;">Se acceptă parțial</p> <p>Alin. (4) și (5) descriu clar condițiile de efectuare a inspecțiilor în materie de siguranță.</p> <p>Art. 8 alin. (2) urmează a fi reformulat: „ (2) <i>Raporturile dintre autoritate competentă și administratorul drumului se stabilesc prin contract, care va avea la bază drepturile și obligațiile stabilite în Regulamentul cu privire la inspecțiile în materie de siguranță rutieră.</i> ”</p>

	<p>părților contractante. Reglementarea raporturilor contractuale ar putea viza eventual aspectele obligatorii ce urmează a fi prevăzute în contract, fără să se stabilească norme de reglementare concrete care să devină ulterior clauze ale contractului.</p> <p>Complementar atenționăm că, ultimul alineat al art. 8 nu este numerotat.</p>	
	<p>La art. 10 în vederea respectării normelor de tehnică legislativă referitoare la conținutul actului normativ, semnalăm că, articolul de regulă este divizat în alineate.</p>	Se acceptă
	<p>La art. 12: Alin. (1) se va completa cu cuvintele „al Republicii Moldova” pentru a indica deplin sursa oficială de publicare.</p> <p>La alin. (2), se vor comasa lit. c)-f) alineatul introductiv având următorul cuprins: „c) va aproba.”.</p> <p>Lit. h) se consideră a fi inutilă, deoarece se încadrează în prevederile de la lit. a) și b).</p>	<p>Se acceptă parțial</p> <p>Nu se acceptă excluderea lit. h) deoarece aceasta nu se încadrează și nu reiese din alte prevederi ale proiectului.</p> <p>Norma prevăzută la lit. h) va servi ca temei și garant pentru ajustarea Sistemului Informațional Automatizat Registrul accidentelor rutiere la normele europene CADaS.</p>
<p>Ministerul Finanțelor (nr. 9/2-03/1335/946 din 26.06.2023)</p>	<p>Comunică lipsa de obiecții și propuneri.</p>	-
<p>Ministerul Afacerilor Interne (nr. 38/2864 din 26.06.2023)</p>	<p>La art. (2) din proiectul de lege, autorul definește noțiunea de „autoritate competentă” ca fiind o autoritate administrativă responsabilă de implementarea politicii statului în domeniul siguranței rutiere, desemnată de Guvern.</p> <p>În această situație, în prezent implementarea politicii statului în domeniul siguranței rutiere ține de competența mai multor autorități administrative din subordinea autorităților publice centrale, iar desemnarea unei autorități administrative responsabile va crea dificultăți pentru Guvern la etapa de desemnare, precum și conflicte de competențe dintre autoritățile la moment responsabile de implementarea politicii.</p> <p>Totodată, desemnarea unei singure autorități de implementarea politicii statului în domeniul siguranței</p>	<p>Se acceptă parțial</p> <p>Noțiunea de autoritate competentă a fost reformulată: „<i>autoritate competentă</i> - autoritatea administrativă responsabilă de coordonarea politicilor statului în domeniul siguranței infrastructurii rutiere, desemnată de Guvern”;</p>

	<p>rutiere, inclusiv, va genera transferul de competențe dintre unele autorități administrative, iar în rezultat va constitui temei pentru majorarea statelor de personal a autorității desemnate responsabile, însă la acest capitol nu se regăsesc careva mențiuni în analiza impactului de reglementare sau în nota informativă, care însoțesc proiectul de hotărâre.</p>	
	<p>La art. 1 alin. (4) din proiect, se stabilește scopul legii, care presupune diminuarea gravității accidentelor rutiere, ori prin proiectul actului normativ se urmărește diminuarea accidentelor rutiere soldate cu urmări grave sau decese.</p> <p>În această ordine de idei se propune modificarea textului „diminuarea gravității accidentelor rutiere” cu textul „diminuarea accidentelor rutiere soldate cu urmări grave sau decese”.</p>	<p>Nu se acceptă</p> <p>Expresia „<i>creșterea gradului de siguranță a circulației pe drumurile publice</i>” presupune și diminuarea numărului de accidente rutiere soldate cu urmări grave sau decese.</p> <p>Totodată, având în vedere imposibilitatea excluderii totale a accidentelor rutiere, proiectul de lege mai are și scopul de diminuarea gravității accidentelor rutiere.</p>
	<p>La art. 2 din proiectul de lege, autorul reglementează noțiunea de „clasificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente”, fiind metoda de identificare, analizare și clasificare a tronsoanelor rețelelor rutiere, care au fost în exploatare mai mult de trei ani, pe care s-a înregistrat un număr mare de accidente soldate cu persoane decedate ca proporție față de fluxul de trafic, ori autorul în tabelul de concordanță la proiectul hotărârii, a menționat la acest capitol că, Republica Moldova nu are capacitatea (resurse umane calificate, date inițiale, statistici relevante, capacitate instituțională) pentru implementare a evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele. Procedură care urmează a fi implementată ulterior în funcție de rezultatele implementării procedurilor de clasificare a tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente.</p> <p>Cu atât mai mult, se menționează că, în nota informativă la proiectul de hotărâre sau analiza de impactului de reglementare, autorul nu face referire la gradul de acoperire a tronsoanelor rețelelor rutiere cu</p>	<p>Nu se acceptă</p> <p>A se face diferența dintre noțiunile din proiectul de Lege „<i>clasificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente</i>”, „<i>clasificarea siguranței rețelei</i>”, în raport cu noțiunea din Directiva UE „<i>evaluările siguranței rutiere la nivelul întregii rețele</i>”,</p> <p>Totodată, administratorul drumurilor naționale deține date statistice cu privire la fluxurile de transport pe drumurile respective.</p>

	<p>sisteme de măsurare/înregistrare a fluxului de trafic, fapt care va crea dificultăți la stabilirea proporției față de fluxul de trafic.</p> <p>La art. 3 lit. (a) se specifică atribuțiile autorității competente, care efectuează inspecțiile de siguranță rutieră prin intermediul propriilor angajați, ceea ce vine în contradicție cu noțiunea de „auditor de siguranță rutieră” din proiect, care stabilește că, auditul și inspecțiile rutiere se efectuează de către specialiști atestați, care conform prevederilor art. 4 alin. (1) din proiect, urmează o formare inițială și la încheiere li se eliberează un certificat de școlarizare. Astfel, se constată un conflict de norme a prevederilor actului normativ, care pe deoparte stabilește că, inspecțiile de siguranță rutieră sunt efectuate de către angajații autorității competente, iar pe de altă parte stabilește că, inspecțiile de siguranță rutieră sunt efectuate de către specialiștii atestați.</p>	<p>Se acceptă parțial</p> <p>Art. 8 alin. (1) urmează a fi reformulat: „<i>Inspecțiile în materie de siguranță rutieră se efectuează de echipe de angajați din cadrul autorității competente</i>”.</p>
	<p>La art. 3 lit. (g) din proiectul de lege, se stabilește că, autoritatea competentă are atribuții privind asigurarea întocmirii unui raport pentru fiecare accident rutier soldat cu persoane decedate survenit pe unul din drumurile publice naționale, însă reglementările proiectului actului normativ se referă la toate tronsoanele rețelelor rutiere și nu numai la drumurile publice naționale.</p> <p>În acest sens, în proiectul de lege nu se regăsesc norme care să stabilească competențele autorităților privind asigurarea întocmirii unui raport pentru fiecare accident rutier soldat cu persoane decedate survenit pe alte drumuri publice, decât drumurile publice naționale.</p> <p>Totodată, se solicită autorului revizuirea termenului utilizat de „drum public național”, în conformitate cu terminologiile utilizate la art. 2 din Legea nr. 509/1995 drumurilor.</p>	<p>Se acceptă parțial</p> <p>Lit. g) din articolul respectiv urmează a fi reformulat: „<i>asigurarea întocmirii unui raport pentru fiecare accident rutier soldat cu persoane decedate survenit pe unul din drumurile publice naționale și locale de interes raional (municipal)</i>”.</p>

	<p>La prevederile art. 4 alin. (1) este prevăzută procedura de eliberare a certificatului de școlarizare, la încheierea cursului de formare inițială a auditorilor de siguranță rutieră, însă la alin. (5) se operează cu termenul de certificat de competență.</p> <p>Prin urmare, se solicită autorului uniformizării noțiunilor prevăzute supra, ori reglementarea prevederilor privind eliberarea certificatului de școlarizare și eliberarea certificatului de competență, pentru a exclude ambiguitățile dintre norme.</p> <p>În sensul uniformizării prevederilor actului normativ, se propune revizuirea termenului de „Comisie de atestare” prevăzută în textul art. 4 alin. (3), cu termenul de „Comisie de certificare” prevăzută în textul art. 4 alin. (5) al proiectului de lege.</p> <p>La art. 8 alin. (1) se menționează că, inspecțiile în materie de siguranță rutieră se efectuează de echipe de experți din cadrul autorității competente, fapt ce contravine prevederilor alin. (6) al aceluiași articol, care prevede că, în cadrul inspecțiilor în materie de siguranță rutieră vor fi implicați și angajați ai administratorului drumului, cât și ai subdiviziunilor specializate cu competențe în domeniul asigurării dirijării, supravegherii și controlului traficului rutier a Ministerului Afacerilor Interne.</p> <p>În acest context se propune, revizuirea prevederilor alin. (1), deoarece nu toți membrii echipei au statut de experți și nu fac parte din aceeași autoritate competentă.</p>	<p>Nu se acceptă</p> <p>La art. 4 se operează cu 2 noțiuni diferite, certificatul de școlarizare care se eliberează la încheierea cursului de formare inițială a auditorilor și certificatului de competență eliberat de Comisia de certificare.</p> <p>Certificatul de școlarizare servește doar ca dovadă că persoana a finalizat programul de instruire și poate fi admis pentru certificare.</p>
		<p>Se acceptă</p>
		<p>Se acceptă parțial</p> <p>alin. (1) și (8) urmează a fi reformulate „(1) <i>Inspecțiile în materie de siguranță rutieră se efectuează de echipe de angajați din cadrul autorității competente</i>”, „(6) <i>În cadrul inspecțiilor în materie de siguranță rutieră pot fi implicați și angajați ai administratorului drumului, cât și ai subdiviziunilor specializate cu competențe în domeniul asigurării dirijării, supravegherii și controlului traficului rutier a Ministerului Afacerilor Interne</i>”.</p>
<p>Agencia Proprietății Publice (nr. 05-03-3891 din 15.06.2023)</p>	<p>Comunică lipsa de obiecții și propuneri.</p>	-
<p>Congresul Autorităților Locale din Moldova (nr. 170 din 22.06.2023)</p>	<p>Comunică lipsa de obiecții și propuneri.</p>	-

Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene (nr. DI/3/041.1-6840 din 15.06.2023)	Clauza de armonizare a proiectului de lege nu reflectă cele mai recente amendamente aduse Directivei 2008/96/CE, care face obiectul transunerii, în conformitate cu cerințele stabilite în pct. 30 din Regulamentul privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018. În context, Directiva 2008/96/CE a fost modificată ultima dată prin Directiva (UE) 2019/1936. Totodată, urmează a fi revăzut titlul actului Uniunii Europene în compartimentul 1 al tabelului de concordanță.	Se acceptă
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (nr. 14/2 – 1907 din 29.06.2023)	La art. 2 - noțiunea „auditor de siguranță rutieră” considerăm necesar a fi revizuită prin prisma atribuirii auditorului funcției de „efectuarea inspecțiilor rutiere”, or conform art. 3 lit. a) din proiectul de lege, inspecțiile de siguranță rutiere sunt efectuate de către angajații Autorității competente și/sau de echipe de experți din cadrul autorității competente conform art. 8 alin. (1) din proiect.	Se acceptă parțial Art. 8 alin. (1) urmează a fi reformulate „(1) <i>Inspețiile în materie de siguranță rutieră se efectuează de echipe de angajați din cadrul autorității competente</i> ”. Totodată, posesia de certificat de competență profesională a auditorului nu este incompatibilă cu funcția de angajat al autorității competente.
	Mai mult ca atât, considerăm oportun delimitarea clară a atribuțiilor echipelor angajate în cadrul celor două proceduri: inspecții în materie de siguranță rutieră (efectuată la nivel de inspector/echipe de experți calificați în domeniu) și operațiunea de audit în domeniul siguranței rutiere (efectuată de auditor/echipă de auditori în domeniul siguranței rutiere).	Nu se acceptă Proiectul de Lege nu stabilește careva atribuții a echipelor angajate în cadrul celor două proceduri: inspecții în materie de siguranță rutieră și operațiunea de audit în domeniul siguranței rutiere. Toate atribuțiile, drepturile și obligațiile în cadrul celor două proceduri urmează a fi expuse în două regulamente separate.
	Cu referire la art. 3 lit. i), și anume cuvintele „pagina web a instituției” urmează a fi modificate prin înlocuire cu cuvintele „pagina web oficială”, pentru a corespunde prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 188/2012 privind paginile oficiale ale autorităților administrației publice în rețeaua Internet.	Se acceptă

	<p>La art. 4, autorul utilizează noțiunile de „certificat de școlarizare”, „certificat de competență” și „calitate de auditor” astfel, în vederea asigurării uniformizării noțiunilor și evitarea interpretărilor echivoce, considerăm judicios clarificarea acestor noțiuni pentru aplicarea lor corectă, în special, la alin. (1) nu este clar raționamentul pentru reconfirmarea certificatului de școlarizare din 5 în 5 ani.</p> <p>Cu titlu de recomandare, la Capitolul III, art. 5 considerăm oportun delimitarea celor două proceduri prin articole separate: spre exemplu: „Articolul 5. Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere” și în continuare „Articolul 51. Operațiunea de audit în domeniul siguranței rutiere”, astfel cum este prevăzut la art. 3 și art. 4 din Directiva 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.</p>	<p>Se acceptă parțial</p> <p>La art. 4 se operează cu 2 noțiuni diferite, certificatul de școlarizare care se eliberează la încheierea cursului de formare inițială a auditorilor și certificatul de competență eliberat de Comisia de certificare. Certificatul de școlarizare servește doar ca dovadă că persoana a finalizat programul de instruire și poate fi admis pentru certificare.</p> <p>Condiția de perfecționare continuă a auditorilor este stabilită în art. 9 alin. (2) din Directivă.</p>
<p>Cancelaria de Stat (nr. 26/1-78-6886 din 29.06.2023)</p>	<p>La art. 2 din proiectul de lege, autorul definește noțiunea de „autoritate competentă” ca fiind o autoritate administrativă responsabilă de implementarea politicii statului în domeniul siguranței rutiere, desemnată de Guvern. Având în vedere că, în prezent implementarea politicii statului în domeniul siguranței rutiere ține de competența mai multor autorități administrative din subordinea autorităților publice centrale, nu este clar cărei autorități se vor desemna aceste competențe. Nici nota informativă la proiect nu aduce claritate în acest aspect (va fi instituită o autoritate nouă sau împuternicirile/responsabilitățile date vor fi atribuite unei autorități existente). Acest fapt va influența asupra aspectului financiar de implementare a legii cu impact direct asupra bugetului de stat, suplimentar la majorarea costurilor investițiilor prognozate în</p>	<p>Nu se acceptă</p> <p>Se consideră nejustificată divizarea art. 5 având în vedere că operațiunea de audit în domeniul siguranței rutiere este practic o continuare a evaluării de impact asupra siguranței rutiere, fiind îndeplinite la diferite etape a procesului de proiectare.</p>
	<p>Se acceptă parțial</p> <p>Urmare a obiecției respective, atât în nota informativă, cât și în AI a fost indicată autoritate competentă, și anume Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi.</p> <p>Pentru a putea delega atribuțiile autorității competente de la o autoritate la alta în funcție de prioritățile Guvernului și a nu fi necesară modificarea legii respective, în proiectul de lege nu a fost numită o autoritate concretă.</p>	

	<p>infrastructura drumurilor cu 0,3 % din costul total al lucrărilor de construcție.</p> <p>La art. 6, alin (3) și (4) din proiectul de lege, se stabilește, că "Auditorul poartă răspundere pentru prevenirea tuturor riscurilor de siguranță rutieră și recomandările înaintate" iar "Administratorul drumului poartă răspundere pentru refuzul nejustificat de implementarea recomandărilor din raportul de audit, precum și pentru daunele produse participanților la trafic, afectați de nerezolvarea dispozițiilor conținute în raportul de inspecție în materie de siguranță rutieră (art. 9, alin.(4)", fără a fi stabilite expres cum vor fi aplicate măsurile preventive precum și categoria acestor sancțiuni (disciplinare, administrative, penale).</p> <p>La art. 8, alin 3) din proiectul de lege, autorul indică, că "Tarifele practicate pentru inspecțiile de siguranță se aprobă de Guvern". În acest sens, în proiectul de lege nu se regăsesc norme care să stabilească care va fi metodologia de calcul a acestor tarife și cine va aproba metodologia dată.</p> <p>La art. 10 din proiectul de lege, se statuează că "Autoritatea competentă va asigura calculul costului social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate și costul social mediu al unui accident grav" ceea ce vine în discordanță cu prevederile art. 12, alin. (2), lit. g) prin care competențele date se atribuie Guvernului.</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Normele cu privire al sancțiuni au fost excluse.</p>
<p>Grupul de Lucru al Comisiei de Stat Pentru Reglementarea Activității de Întreprinzător (nr. 38-78-6390 din 19.06.2023)</p>	<p>Cel mai problematic aspect în raport cu proiectul în cauză ține de faptul că acesta vine să prevadă o serie de aspecte și mecanisme noi într-un mod destul de vag, fără detalii și precizările necesare, ceea ce, în special, creează riscul de interpretări abuzive și aplicare discreționară a legii propuse.</p>	<p>Nu se acceptă</p> <p>Proiectul de lege vine să stabilească condițiile și normele generale pentru implementarea procedurilor prevăzute de Directiva 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.</p> <p>Toate mecanismele și procedurile stabilite în proiectul de Lege urmează a fi desfășurate în actele normative de punere în aplicare a Legii.</p> <p>Având în vedere implementarea în premieră a procedurilor enumerate în art. 1 alin. (1) a proiectului de Lege, există riscul să nu fie anticipate toate aspectele.</p>
		<p>Se acceptă parțial</p> <p>Proiectul de lege a fost reconsiderat.</p> <p>Autoritatea competentă urmează a fi finanțată integral de al bugetul de stat și serviciile de inspecție de siguranță rutieră nu v-or fi taxate.</p>
		<p>Se acceptă</p> <p>art. 12, alin. (2), lit. g) a fost exclus din proiectul de lege</p>

	<p>Este necesar, în baza structurii de drumuri indicată în art.2 din Legea nr.509/1995, să se concretizeze, în special la art.1, mai clar, pentru care drumuri se aplică legea, corespunzător și pentru care drumuri se va face în mod obligatoriu inspecția periodică. De exemplu, acum în proiect se indică că legea se aplică și în raport cu „drumuri locale”, presupune oare aceasta întreg spectrul de drumuri locale, adică se presupune că legea se aplică pentru străzi din cadrul localității, inclusiv pentru drumuri proprietate privată? În orice caz, analiza de impact a fost axată în mare parte pe analiza statisticilor legate de drumurile publice naționale, fiind argumentată necesitatea reglementării siguranței rutiere și aplicării mecanismelor propuse (audit, inspecție, evaluare) anume în raport cu această categorie de drumuri.</p>	<p>Ca urmare, modificarea actelor normative privind punerea în aplicare a Legii este mai simplă și poate fi efectuată în timpuri apropiate.</p>
	<p>Din perspectiva soluțiilor pe partea instituțională, nu se clarifică cert nici în proiect și nici în AI care va fi cea autoritate responsabilă și care va fi spectrul complet de funcții și drepturi a acesteia. Ori procedura de „inspecție” propusă în proiect coincide în mare parte cu procedura de control de stat, și, ca și în cadrul controlului, se finalizează cu prescripții (în Raportul de inspecție) care necesită a fi executate de administratorul drumului, care de obicei este un agent economic, fie că e Î.S. sau altă formă de întreprindere cu capital de stat sau privat. În acest sens, este important de a atribui funcția de organizare și desfășurare a inspecțiilor anume unui organ care are funcții de control și care poate desfășura în albia legală, în mod opozabil, tot procesul cap-coadă: planificarea, înregistrarea, inițierea, desfășurarea controlului, emiterea prescripțiilor, verificarea executării prescripțiilor și înlăturarea neconformităților, aplicarea dacă este necesar a</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Art. 1 alin. (2) a fost reformulat: „Prezenta lege se aplică drumurilor care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană și drumurile publice naționale și locale de interes rațional(municipal), incluse în lista aprobată de Guvern, indiferent dacă acestea se află în faza de proiectare, de construcție sau de exploatare”.</p>
	<p>Din perspectiva soluțiilor pe partea instituțională, nu se clarifică cert nici în proiect și nici în AI care va fi cea autoritate responsabilă și care va fi spectrul complet de funcții și drepturi a acesteia. Ori procedura de „inspecție” propusă în proiect coincide în mare parte cu procedura de control de stat, și, ca și în cadrul controlului, se finalizează cu prescripții (în Raportul de inspecție) care necesită a fi executate de administratorul drumului, care de obicei este un agent economic, fie că e Î.S. sau altă formă de întreprindere cu capital de stat sau privat. În acest sens, este important de a atribui funcția de organizare și desfășurare a inspecțiilor anume unui organ care are funcții de control și care poate desfășura în albia legală, în mod opozabil, tot procesul cap-coadă: planificarea, înregistrarea, inițierea, desfășurarea controlului, emiterea prescripțiilor, verificarea executării prescripțiilor și înlăturarea neconformităților, aplicarea dacă este necesar a</p>	<p>Se acceptă parțial</p> <p>Urmare a obiecției respective, atât în nota informativă, cât și în AI a fost indicată autoritate competentă, și anume Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi.</p> <p>Pentru a putea delega atribuțiile autorității competente de la o autoritate la alta în funcție de prioritățile Guvernului și a nu fi necesară modificarea legii respective, în proiectul de lege nu a fost numită o autoritate concretă. Referitor la obiecția că procedura de „inspecție” propusă în proiect coincide în mare parte cu procedura de control de stat, comunicăm că inspecțiile în materie de siguranță rutieră se realizează prin prisma corespunderii situației rutiere cu standardele și normativele tehnice în vigoare.</p> <p>Astfel, obligativitatea administratorului drumului să întreprindă careva măsuri reiese din obligativitatea acestuia de a întreține drumurile corespunzător art. 8 alin. (1) din Legea drumurilor nr. 509/1995, „Drumurile, precum și lucrările de artă, amenajările și echipamentele aferente trebuie să fie menținute într-o stare tehnică corespunzătoare cerințelor și standardelor documentelor normative în vigoare în domeniul</p>

<p>măsurilor restrictive sau a sancțiunilor. Din aceste considerente, este necesar ca legea să prevadă căru organ exact îi sunt atribuite funcțiile de inspecție.</p>	<p><i>drumurilor și podurilor pentru asigurarea circulației în condiții de siguranță.”</i> În concluzie, raportul inspecției în materie de siguranță rutieră urmează să conțină dispoziții în vederea respectării cerințelor și standardelor documentelor normative în vigoare și respectiv recomandări în privință la lichidarea altor riscuri potențiale.</p>
<p>Este necesar de clarificat mai în detaliu, într-un mod mai cert când se face audit și când se face evaluare. Sau să se specifice că ambele se fac în toate cazurile, numai că la etape distincte. În acest sens, în raport cu evaluarea, la art.5 se stabilește că aceasta se efectuează când un proiect de infrastructură rutieră se construiește sau „modifică substanțial”, fără a fi clar când se consideră că este o modificare substanțială și când nesubstanțială. Totodată este prea vag prevăzut scopul și rezultatul auditului și evaluării. Inclusiv (de exemplu spre deosebire de legea din Romania) nu este tocmai clar conținutul și obiectivul Raportului de evaluare și Raportului de audit, la fel nu e clar din ce cauză doar în privința Raportului de audit se specifică ca acesta poartă caracter de recomandare (art.6), presupune aceasta ca Raportul de evaluare este obligatoriu și nu are caracter de recomandare? Astfel, pentru a nu lăsa loc de interpretări discreționare, este important de a completa proiectul în privința auditului și evaluării pentru a clarifica cu mai multe detalii când acestea sunt obligatorii, în raport cu ce proces, în raport cu ce obiect, ce scop și ce rezultat se urmărește printr-un Raport sau altul.</p>	<p>Nu se acceptă</p> <p>Procedurile stabilite la art. 1 alin. (1) se realizează după cum urmează: evaluarea de impact asupra siguranței rutiere, conform art. 5 alin. (1); operațiunea de audit în domeniul siguranței rutiere, conform art. 5 alin. (3); inspecțiile periodice în materie de siguranță rutieră, conform art. 8 alin. (4); inspecțiile specifice în materie de siguranță rutieră, conform art. 8 alin. (5).</p> <p>Toate mecanismele și procedurile stabilite în proiectul de Lege urmează a fi desfășurate în actele normative de punere în aplicare a Legii.</p>
<p>Același tip de neclarități apar și în raport cu auditorii, din cauza unei reglementări mai mult decât superficiale. Este necesar să se specifice mai clar în ce regim activează acest auditor, cel puțin dacă această activitate este sau nu una de întreprinzător. În cazul în care auditorul este antreprenor, atunci certificatul de competență a auditorului este calificat ca și act permisiv, corespunzător trebuie să fie inclus în</p>	<p>Se acceptă parțial</p> <p>Art. 4 alin. (1)-(5) au fost reformulate, după cum urmează: „Articolul 4. Auditorul de siguranță rutieră (1) Auditorii de siguranță rutiere care îndeplinesc funcțiile prevăzute în prezenta Lege, urmează o formare inițială sau perfecționare, la încheierea căreia li se eliberează un certificat de școlarizare. (2) Formarea inițială și perfecționare în domeniul siguranței rutiere se realizează în baza programelor autorizate provizoriu/acreditate de către</p>

	<p>Nomenclatorul actelor permise și să fie reglementat în corespundere cu rigorile prevăzute de Legea nr.160/2011. Însă, chiar și dacă activitatea de audit nu este una antreprenorială, oricum este insuficient reglementat, odată ce nu este clar cum se obține acest certificat, cine îl acordă, în ce termen și ce condiții, gratuit sau contra plată. Nu este clar cum se pierde calitatea de auditor, dacă și cum poate fi suspendat sau retras acest certificat. Spre exemplu în legea românească nu doar că sunt stabilite aceste aspecte, dar și se împarte în 3 categorii distincte – auditor, evaluator și inspector. Mai mult, în legea românească de exemplu se specifică că evaluarea poate fi executată de persoana care a efectuat inspecții la cel puțin 2000 km de drum public, ori în proiectul propus se spune că auditorul efectuează doar audit și inspecție (conform noțiunii de la art.2) și atunci nu e clar în genere cine face evaluarea.</p>	<p><i>Agencia Națională de Asigurare a Calității în Educație și Cercetare sau de către alte agenții de evaluare a calității înscrise în Registrul European pentru Asigurarea Calității.</i></p> <p><i>(3) Certificarea persoanelor indicate la alin. (1) se efectuează o dată în 5 ani de către comisia de certificare constituite de către organul central de specialitate al administrației publice în domeniul drumurilor.</i></p> <p><i>(4) Organizarea și desfășurarea activității Comisiei de certificare se reglementează prin regulament aprobat de către Guvern.</i></p> <p><i>(5) Certificatul de competență profesională a auditorului de siguranță rutieră se eliberează persoanelor care îndeplinesc cumulativ următoarele condiții:</i></p> <p><i>a) are minim studii superioare de licență în una dintre specialitățile: căi ferate, drumuri, poduri, sau ingineria transportului auto, precum și o experiență profesională de cel puțin 5 ani în domeniile respective sau studii relevante și o experiență de 5 ani în domeniul ingineriei siguranței rutiere sau al analizei accidentelor rutiere;</i></p> <p><i>b) deține certificat de școlarizare obținut în condițiile alin. (1);</i></p> <p><i>c) are dreptul de a conduce autovehicule”.</i></p> <p>Totodată, certificatul de competență profesională a auditorului urmează a fi inserat în Nomenclatorul actelor permise</p>
<p>Centrul de Armonizare a Legislației (nr. 31/02-126-6455 din 19.06.2023)</p>	<p>Cu referire la clauza de armonizare a proiectului național, menționăm că aceasta urmează a fi revizuită pentru a corespunde cerințelor art. 44, alin. (3) din Legea 100/2017 cu privire la actele normative și pct. 31 și Anexei nr. 2 din Regulamentul privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 1171/2018 și expusă în următoarea redacție:</p> <p><i>Prezenta lege transpune parțial Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 319 din 29 noiembrie 2008, așa cum a fost modificată ultima oară prin Directiva (UE) 2019/1936 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2019.</i></p>	<p>Se acceptă</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Compartimentul 1 urmează a fi completat cu informație despre ultima modificare adusă actului UE, în speță, Directiva (UE) 2019/1936 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2019; • în Compartimentul 3 se va substitui gradul general de compatibilitate „compatibil” cu „parțial compatibil”; • în Compartimentul 8 la referințele actelor normative care urmează a fi elaborate pentru punerea în aplicare a acestui act, se vor indica termenele preconizate pentru realizarea acestora; • în Compartimentul 9 se va indica autoritatea și persoana responsabilă de elaborarea și promovarea proiectului de act normativ. Dacă, în vederea elaborării proiectului de act normativ, a fost constituit un grup de lucru, se indică membrii grupului de lucru și autoritățile pe care le reprezintă. 	Se acceptă
Î.S. „Administrația de Stat a Drumurilor” (nr. 07-02/3487 din 22.06.2023)	<p>Art. 3, pct. a): de modificat cu următorul conținut „efectuarea inspecțiilor de siguranță rutieră prin intermediul auditorilor de siguranță rutieră”.</p>	<p>Nu se acceptă</p> <p>Având în vedere practic lipsa auditorilor atestați în Republica Moldova și incertitudinea angajării la autoritatea competentă a auditorilor atestați în afara țării, impunerea condiției ca efectuarea inspecțiilor de siguranță rutieră să se facă doar de auditori nu este fezabilă și va duce la insuficiență de cadre atestate conform legii.</p> <p>Totodată, modificarea propusă va genera cheltuieli suplimentare dat fiind faptul că aceasta va duce la majorarea numărului de angajați care sunt auditori atestați, funcții care v-or fi cu un salariu sporit în virtutea condițiilor mai stricte pentru accedere în funcție.</p>
	Art. 3, pct. d): de modificat cu următorul conținut „Inspecția de siguranță rutieră trebuie efectuată în baza unui contract încheiat între administratorul drumului și autoritatea competentă”.	<p>Nu se acceptă</p> <p>Norma care prevede că inspecția de siguranță rutieră se efectuează în baza unui contract încheiat între administratorul drumului și autoritatea competentă sunt inserate la art. 8 alin. (2) al proiectului de lege.</p> <p>Totodată, art. 3 se referă la competențele autorității competente, iar redacția propusă pentru art. 3 lit. d) se referă la condițiile de efectuare a inspecției de siguranță rutieră.</p>
	Art. 3, pct. h): de modificat cu următorul conținut „asigurarea clasificării siguranței rutiere”.	<p>Se acceptă parțial</p> <p>Noțiunea a fost reformulată după cum urmează: „<i>clasificarea siguranței rețelei rutiere</i>”.</p>

<p>Art. 3, pct. 1): de modificat cu următorul conținut „evidența auditorilor de siguranță rutieră și rezultatele activității acestora”.</p>	<p>Se acceptă</p>
<p>Art. 4, pct. 5, lit. a): de modificat cu următorul conținut „are studii superioare în una dintre specialitățile proiectării și construcției drumurilor și podurilor, domeniile siguranței rutiere și o experiență profesională de cel puțin 5 ani în domeniile respective”.</p>	<p>Nu se acceptă</p> <p>Având în vedere complexitatea procedurilor de audit, aceasta necesită cunoștințe din mai multe domenii care nu sunt înrudite, cum ar fi: proiectarea drumurilor, psihologiei transporturilor, dinamica autovehiculelor, etc.</p> <p>Astfel, cunoștințele din domeniile psihologiei transporturilor și dinamicii autovehiculelor sunt nu mai puțin importante, și excluderea persoanelor care au studii superioare în domeniile respective este inoportună.</p> <p>Este de menționat faptul că art. 4 alin. (5) a fost reformulat după cum urmează: „(5) <i>Certificatul de competență profesională a auditorului de siguranță rutieră se eliberează persoanelor care îndeplinesc cumulativ următoarele condiții:</i></p> <p>a) <i>are minim studii superioare de licență în una dintre specialitățile: căi ferate, drumuri, poduri, sau ingineria transportului auto, precum și o experiență profesională de cel puțin 5 ani în domeniile respective sau studii superioare de licență și o experiență de 5 ani în domeniul ingineriei siguranței rutiere sau al analizei accidentelor rutiere;</i></p> <p>b) <i>deține certificat de școlarizare obținut în condițiile alin. (1);</i></p> <p>c) <i>are dreptul de a conduce autovehicule.”</i></p>
<p>De eliminat pct. c, art. 4.</p>	<p>Nu se acceptă</p> <p>Auditorul de siguranță rutieră trebuie să poată examina proiectele de infrastructură nu doar prin prisma de experiență de pieton dar și ca conducător auto.</p> <p>Pornind de la cele menționate, pentru a putea asigura o examinare multiaspectuală a proiectelor de infrastructură, considerăm imperioasă experiența de conducător auto a auditorului.</p>
<p>Art. 5, trebuie să fie adăugată următoarea etapă cu conținutul: „În timpul efectuării lucrărilor de construcție a drumului public”.</p>	<p>Nu se acceptă</p> <p>Dacă lucrările v-or fi executate în strictă conformitate cu documentația de proiect, prezența în teren a auditorului nu-i va oferi informații suplimentare.</p>
<p>De eliminat pct. d, art. 5.</p>	<p>Nu se acceptă</p> <p>Se consideră că efectuarea auditului de siguranță rutieră de către aceeași persoană care a proiectat nu va fi obiectivă și va exprima un singur punct</p>

		de vedere, pe când auditul de siguranță presupune examinarea independentă a proiectului. Independența auditorului de siguranță rutieră și neimplicarea acestuia în procesul de proiectare este stabilită la art. 9 alin. (4) lit. c) al Directivei 2008/96/CE.
De eliminat pct. e, art. 5.		Nu se acceptă Restricția ca auditorul să nu fi fost angajat a unei dintre părți a fost impusă pentru minimizarea impactului factorului uman în adoptarea unor decizii. O normă asemănătoare este statuată în art. 79 alin. (5) lit. b) din Legea nr. 131/2015 privind achizițiile publice.
Art. 7, pct. 1): de modificat cu următorul conținut „Clasificarea siguranței rețelei de drumuri publice se va face în conformitate cu Regulamentul aprobat de Guvern, în baza datelor disponibile din Sistemul Informațional Automatizat Registrul accidentelor rutiere”.		Nu se acceptă Clasificarea siguranței rețelei rutiere nu poate fi efectuată doar în baza Registrul accidentelor rutiere, dat fiind că această operațiune presupune clasificarea secțiunilor rețelei rutiere existente în funcție de potențialul de îmbunătățire a siguranței și de reducere a costurilor legate de accidente. Norma cu privire la efectuate inspecții de siguranță rutieră specifică pe tronsoanele rutiere cu o concentrație sporită de accidente rutiere, este statuată în art. 8 alin. (5) al proiectului de lege. Totodată, art. 7 urmează a fi reformulat: Articolul 7. Clasificarea siguranței rețelei rutiere (1) Clasificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente se va efectua în baza datelor disponibile din Sistemul Informațional Automatizat Registrul accidentelor rutiere. (2) Pe tronsoanele rutiere cu o concentrație mare de accidente rutiere urmează a fi efectuate inspecții de siguranță rutieră specifică. (3) Clasificarea siguranței rețelei se efectuează în conformitate cu Regulamentul aprobat de Guvern.
De eliminat pct. 1, art. 8.		Nu se acceptă
De eliminat pct. 2, art. 8.		Excluderea normelor respective va crea un vid legislativ, nefiind stabilite unele dintre principalele condiții de efectuare a inspecțiilor de siguranță rutieră.
Art. 10, de modificat cu următorul conținut „Autoritatea competentă va asigura calculul costului social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate și costul social mediu al unui accident grav, anual”.		Nu se acceptă Efectuarea anuală a calculul costului social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate și costul social mediu al unui accident grav, este nejustificată și poate fi determinat prin metoda extrapolării în funcție de alți indicatori economici.

Ministerul Educației și Cercetării (nr. 04/3-09/2814 din 23.06.2023)		Totodată, termenul de 5 ani este stabilit și la art. 7 alin. (2) al Directivei 2008/96/CE.
	<p>Articolul 4. <i>Auditorul de siguranță rutier</i>, urmează a fi dus în concordanță cu ocupațiile definite în clasificatorul ocupațiilor de Republica Moldova aprobat prin ordinul Ministerului Muncii și Protecției Sociale nr. 11/2021, cu specificațiilor incluse în Nomenclatorul domeniilor de formare profesională și al specialităților în învățământul superior, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 482/2017 și Regulamentul cu privire la formarea continuă a adulților, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 193/2017.</p> <p>a se uniformiza alineatul (1) textul „o formare inițială” cu alineatul (5) lit. b) textul „cursuri pentru formarea auditorilor”</p> <p>a se distinge noțiunile și atribuțiile „comisii de atestare.” și a „comisiei de certificare.”</p> <p>a se detalia formarea profesională, perfecționarea auditorilor de siguranță rutieră, urmare a cursurilor de formare profesională și atestarea lor profesională, pentru a nu fi confundate.</p> <p>A se reformula alineatul (6) Se recunoaște calitatea de auditor, persoana care a dobândit calitatea de auditor de siguranță rutieră într-un stat membru al Uniunii Europene sau al unui stat aparținând Spațiului Economic European sau al Confederației Elvețiene, or recunoașterea actelor de studii se face în baza Acordurilor internaționale</p> <p>În tot textul a se utiliza expresia <i>Certificat de competență profesională</i>, or în unele alineate se utilizează textul „se eliberează certificat de școlarizare”, iar în alte alineate se regăsește textul „Certificat de competență a auditorului...”.</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Se acceptă</p> <p>Se acceptă</p> <p>Se acceptă</p> <p>Nu se acceptă</p> <p>Excluderea alineatului respectiv va lipsi statul de posibilitatea de pregătire a auditorilor în afara țării.</p> <p>Se acceptă parțial</p> <p>La art. 4 se operează cu 2 noțiuni diferite, certificatul de școlarizare care se eliberează la încheierea cursului de formare inițială a auditorilor și certificatul de competență eliberat de Comisia de certificare. Certificatul de școlarizare servește doar ca dovadă că persoana a finalizat programul de instruire și poate fi admis pentru certificare.</p>

Avizare repetată		
Participantul la avizare (expertizare)/consultare publică	Conținutul obiecției/propunerii (recomandării)	Argumentarea autorului proiectului
Ministerul Justiției (nr. 04/2-7306 din 09.08.2023)	Comunică lipsa de obiecții și propuneri.	—
Ministerul Finanțelor (nr. 9/2-03/1335/946 din 26.06.2023)	Comunică lipsa de obiecții și propuneri.	—
Ministerul Afacerilor Interne (nr. 38/3702 din 15.08.2023)	La art. 5 alin. (1) din proiectul de lege, se menționează că, auditorii de siguranță rutieră care îndeplinesc funcțiile prevăzute în prezenta Lege, urmează o formare inițială sau perfecționare, la încheierea căreia li se eliberează un certificat de școlarizare, în baza căruia sunt certificați, însă în conținutul proiectului propus spre aprobare nu se regăsesc norme specifice, care reglementează funcțiile auditorilor de siguranță rutieră. În urma analizei dispozițiilor proiectului actului normativ, se atestă caracterul lacunar al reglementărilor propuse, acestea sunt formulate de o manieră ambiguă, acordând posibilitatea de aplicare a normei în interpretarea preferată, or, la definitivarea proiectului autorul nu a ținut cont de reglementările statuate la art. 39 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative. În speță, din textul propus la art. 6 nu poate fi destins cu exactitate principiile care vor transpune independența auditorului de siguranță rutieră, or, din acestea nu ar rezulta caracterul integru al auditorului, ulterior prin aplicarea acestor norme, pot deriva practici vicioase de interpretare, în dependență de interesul responsabililor de implementare. La art. 11 alin. (2) din proiect, se stabilește că, dispozițiile din raportul de inspecție de siguranță rutieră privind remedierea eventualelor deficiențe constatate sunt obligatorii pentru administratorul drumului inspectat, însă nu sunt prevăzute reglementări cu privire la răspunderea administratorului drumului inspectat, pentru neexecutarea dispozițiilor din	Se acceptă Urmarea a ședinței de lucru din data de 30.08.2023 (Procesul verbal al ședinței se anexează) a fost reformulat art. 5 alin (1)
		Nu se acceptă. În cadrul ședinței de lucru a fost convenită decizia de păstrarea în forma actuală a formulării în cauză, mai mult ca atât, nu au fost înaintate de către cei prezenți la ședință alte criterii suplimentare care ar putea afecta independența auditorului de siguranță rutieră.
		Se acceptă. Urmare a discuțiilor în cadrul ședinței sa decis: Art. 11 alin. (2) se exclude iar alin. (1) va fi reformulat după cum urmează: „Raportul rezultat în urma inspecțiilor periodice și specifice în materie de siguranță rutieră stabilește eventualele deficiențe de siguranță rutieră și setul de recomandări privind remedierea acestora pe termen scurt, mediu și lung”.

<p>raportul de inspecție. În acest sens, se propune autorului includerea unei norme separate cu privire la răspunderea administratorului drumului inspectat conform legislației civile, administrative sau penale, pentru neexecutarea dispozițiilor din raportul de inspecție de siguranță rutieră privind remedierea eventualelor deficiențe constatate.</p> <p>Se menționează că, prevederile art. 10 alin. (1) Inspecțiile în materie de siguranță rutieră se efectuează de echipe de angajați din cadrul autorității competente, sunt în contradicție cu prevederile art. 10 alin. (5) care prevede că, echipa de inspecție în materie de siguranță rutieră trebuie să fie formată din cel puțin un auditor în domeniul siguranței rutiere, titular al certificatului de competență profesională, în calitate de conducător de echipă.</p> <p>Reieșind din cele expuse, se contată o divergență dintre norme, care pe de o parte propune ca echipa de inspecție să fie formată din angajații autorității competente, iar în alt sens se prezumă că, echipa de inspecție se formează din cel puțin un auditor în domeniul siguranței rutiere, care nu este obligatoriu a fi angajat al autorității competente.</p>	<p>Subsidiar, în contextul prevederilor art. 54 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, conținutul proiectului se expune cu respectarea strictă a regulilor gramaticale, de ortografie și de punctuație.</p> <p>În argumentarea acestui raționament, semnalăm asupra necesității ajustării conținutului întregului proiect, or cuprinsul acestuia nu denotă claritatea sensului și a intenției autorului, iar unele erori gramaticale frecvente sunt reprezentate de structură necorespunzătoare a propoziției.</p> <p>Adițional, precizăm că directivele Uniunii Europene nu impun statelor obligația de a prelua sau utiliza terminologia stabilită în aceste directive, ci doar de a ține cont de cerințele reglementărilor acestora.</p>	<p>Se acceptă.</p> <p>În cadrul ședinței de lucru sa decis că Art. 11 alin. (2) se exclude iar alin. (1) va fi reformulat după cum urmează: „<i>Raportul rezultat în urma inspecțiilor periodice și specifice în materie de siguranță rutieră stabilește eventualele deficiențe de siguranță rutieră și setul de recomandări privind remedierea acestora pe termen scurt, mediu și lung</i>”.</p>
<p>Agencia Proprietății Publice (nr. 05-04-5336 din 11.08.2023)</p>	<p>Comunică lipsa de obiecții și propuneri.</p>	<p>Se acceptă parțial.</p> <p>Proiectul a fost revizuit în vederea înlăturării greșelilor gramaticale.</p> <p>Totodată considerăm judicioasă abordarea păstrării terminologiei stabilite în directivă, deoarece modificarea definițiilor și terminologiei în exces din directivă va impune în viitorul apropiat, modificări suplimentare ce vor implica la rândul lor și resurse suplimentare și totodată modificarea terminologiei poate conduce la o transpunere eronată în totalitate (în viitor). În acest mod, este posibilă interpretarea și aplicarea dispozițiilor relevante ale legislației naționale într-un mod și semnificație care nu este coerentă sau chiar este contrară semnificației dispozițiilor prevăzute de legislația UE.</p>
<p>Congresul Autorităților Locale din Moldova (nr. 245 din 21.08.2023)</p>	<p>Comunică lipsa de obiecții și propuneri.</p>	<p>---</p>

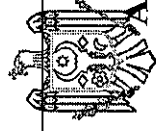
Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene (nr. DI/3/041.1-9211 din 11.08.2023)	Comunică lipsa de obiecții și propuneri.	---
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (nr. 14/2 – 2492 din 09.08.2023)	Comunică lipsa de obiecții și propuneri.	---
Cancelaria de Stat (nr. 26/1-78-6886 din 29.06.2023)	Comunică lipsa de obiecții și propuneri.	---
Centrul Național Anticorupție (Nr. ELO23/8978 din 22.08.2023)	Proiectul nu conține factori de risc care să genereze apariția riscurilor de corupție.	---
Centrul de Armonizare a Legislației (nr. 31/02-69-8501 din 11.08.2023)	Comunică lipsa de obiecții și propuneri.	---
Î.S. „Administrația de Stat a Drumurilor” (nr. 07-02/5316 din 23.08.2023)	Art. 4, alin. (1), pct. a): de modificat cu următorul conținut „efectuarea inspecțiilor de siguranță rutieră prin intermediul propriilor auditori de siguranță rutieră”	Se acceptă parțial. Urmare discuțiilor din ședința de lucru a fost propusă reformularea art. 4 alin. (1) după cum urmează : <i>”efectuarea inspecțiilor de siguranță rutieră”</i>
	Art. 5, alin. (5), lit. a): de modificat cu următorul conținut „Are studii superioare în specialitatea drumuri și poduri cu o experiență de cel puțin 5 ani în domeniul respectiv”	Se acceptă parțial. Având în vedere că obiecția referitor la formularea art. 5 alin. (5) lit. a) a fost înaintată și de MEC, urmare a discuțiilor a fost agreată următoarea reformulare: <i>„Studii superioare de licență la una din specialitățile: Căi ferate, drumuri, poduri; Ingineria transportului auto și experiență profesională în aceste domenii de cel puțin 5 ani sau alte specialități, dar cu experiență profesională în domeniul siguranței traficului rutier și/sau a analizei accidentelor rutiere, de cel puțin 5 ani”.</i>
	Art. 5 alin.(5), lit. c): de eliminat	Se acceptă.
	Art. 7 alin.(2), lit. c): de exclus următorul text „precum și orice schimbare adusă proiectului de reglementare a circulației prin indicatoare și marcaje”.	Se acceptă.

	Art. 7 alin.(2), de adăugat lit. d) : cu următorul conținut „Orice schimbare adusă proiectului de reglementare a circulației rutiere”.	Se acceptă.
	Art. 9 alin.(2): de modificat cu următorul conținut „pe tronsoanele rutiere cu o concentrație sporită de accidente rutiere urmează a fi efectuate inspecții de siguranță rutieră specifică”	<p>Nu se acceptă.</p> <p>Conform DEX cuvântul „sporit” are semnificația de: crescut, a crește și a progresa, însă semnificația cuvântului „mărit” este crescut și sporit, deci putem concluziona că în esență aceste cuvinte sunt sinonime. Dar prin cuvântul sporit s-ar subînțelege însuși și progresul și majorarea numărului de accidente rutiere, fapt ce insinuează că inspecția de siguranță rutieră se va efectua doar pe tronsoanele cu un ritm ascendent de producere a accidentelor rutiere, dar pe sectoarele cu un număr alarmant dar stabil de accidente rutiere nu va fi oportună efectuarea inspecției de siguranță rutieră. Totodată, noțiunea concentrație mare de accidente rutiere corespunde Directivei și nu se recomandă de a fi reformulat, având în vedere regulamentul de transpunere a legislației UE. În consecință, urmare a discuțiilor purtate în cadrul ședinței sa decis că la art. 9 alin. (2), urmează a fi păstrată sintagma „concentrație mare”.</p>
Ministerul Educației și Cercetării (nr. 04/3-09/3912 din 18.08.2023)	La Art. 2. <i>Noțiuni principale</i> a se reformula noțiunea „auditor de siguranță rutieră” în conformitate cu prevederile art. 9 din Directiva 2008/96/CE. Propunem următoarea redacție „ <i>auditor de siguranță rutieră – titular a unui certificat de competență profesională, care efectuează auditul și inspecțiile rutiere, în condițiile prezentei legi</i> ”.	Se acceptă.
	La Art. 4. <i>Atribuțiile autorității competente</i> , la alin. (1) lit. a), lit. b), lit. c), lit. d), lit. e), lit. h), lit. i), lit. k) sintagma „siguranță rutieră” a se completa cu cuvântul „infrastructurii” pentru a aduce în corespundere cu denumirea Capitolului II. <i>Autoritatea administrativă responsabilă de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.</i>	Se acceptă.
	La Art. 4. <i>Atribuțiile autorității competente</i> , la alin. (1) lit. i) a se indica concret pe care pagină web oficială se va publica analiza și prognoza rezultatelor rapoartelor de audit/de inspecții de siguranță a infrastructurii rutiere.	Se acceptă
	La Art. 4. <i>Atribuțiile autorității competente</i> , la alin. (2) sintagma „alte atribuții specifice” este ambiguă.	<p>Se acceptă.</p> <p>Urmare a discuțiilor purtate, participanții la ședință au decis reformularea Art. 4 alin. (2), după cum urmează: „<i>Autoritatea competentă exercită alte atribuții încredințate de Guvern</i>”.</p>
	La Art. 5. <i>Auditorul de siguranță rutieră</i> , alin. (1) a se reformula în conformitate cu prevederile art. 9 din Directiva 2008/96/CE. Propunem următoarea redacție „ <i>Auditorii de</i>	Se acceptă.

	<p><i>siguranță rutieră care îndeplinesc funcțiile prevăzute în prezenta Lege, urmează o formare profesională în domeniu, la încheierea căreia li se eliberează un certificat de competență profesională, după care participă cel puțin o dată la fiecare 5 ani, la cursuri de formare profesională”.</i></p> <p>La Art. 5. <i>Auditorul de siguranță rutieră</i>, alin. (3) se propune a fi exclus, deoarece este integrat în textul alin. (1).</p> <p>La Art. 5. <i>Auditorul de siguranță rutieră</i>, alin. (4) se propune a fi exclus, din lipsă de relevanță.</p> <p>La Art. 5. <i>Auditorul de siguranță rutieră</i>, alin. (5), se propune următoarea redacție „Pentru obținerea certificatului de competență profesională, este necesar îndeplinirea cumulativă a următoarelor condiții:</p> <p>a) Studii superioare de licență la una din specialitățile: <i>Căi ferate, drumuri, poduri; Ingineria transportului auto și experiență profesională în aceste domenii de cel puțin 5 ani sau alte specialități, dar cu experiență profesională în domeniul siguranței traficului rutier și/sau a analizei accidentelor rutiere, de cel puțin 5 ani;</i></p> <p>b) se exclude;</p> <p>c) devine b) și cuvântul „are” se exclude”.</p> <p>La Art. 5. <i>Auditorul de siguranță rutieră</i>, alin. (6), se propune următoarea redacție „Auditorii de siguranță rutieră care au formare profesională în domeniu, și dețin acte de studii/calificări eliberate într-un stat membru al Uniunii Europene sau al unui stat care aparține Spațiului Economic European sau al Confederației Elvețiene le pot autentifica, recunoaște și echivala, în conformitate cu cerințele naționale și internaționale, prin emiterea unui Certificat de recunoaștere și echivalare, de către autoritatea competentă națională”.</p> <p>La Art. 14. <i>Dispoziții finale</i>, la alin. (2) lit. c) sintagma „Regulamentul cu privire la atestarea auditorilor de siguranță rutieră” se propune a fi exclusă, din lipsă de relevanță.</p>	<p>Se acceptă.</p> <p>Se acceptă.</p> <p>Se acceptă.</p> <p>Se acceptă.</p> <p>Se acceptă.</p>
--	--	--

Digitally signed by Turcanu Angela
Date: 2023.09.06 16:42:31 EEST
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova

Secretar general



Angela ȚURCANU