

Analiza impactului

Titlul analizei impactului (poate conține titlul propunerii de act normativ):	Analiza impactului la proiectul de lege privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere
Data:	25.04.2023
Autoritatea administrației publice (autor):	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Subdiviziunea:	Serviciul siguranță rutieră al Direcției politici în domeniul întreținerii drumurilor
Persoana responsabilă și datele de contact:	Voiticovschi Radu e-mail: radu.voiticovschi@midr.gov.md Guțu Marin e-mail: marin.gutu@midr.gov.md

Compartimentele analizei impactului

1. Definirea problemei

a) Determinați clar și concis problema și/sau problemele care urmează să fie soluționate

Siguranța rutieră este un factor important la nivel global, iar infrastructura trebuie mereu adaptată pentru siguranța șoferilor, pietonilor, bicicliștilor și altor participanți prezenți în trafic.

În 2021, în Republica Moldova au fost înregistrate 2517 accidente rutiere, ceea ce este cu 25% mai mult decât în anul 2020 (anexat se prezintă raportul Direcției poliției de patrulare). Din 2015, numărul de accidente înregistrate în Republica Moldova rămâne constant, excepție este anul 2020, un an pandemic, în care mobilitatea a fost redusă din cauza COVID-19.

Abordarea în ansamblu a siguranței rutiere are ca scop asigurarea unui sistem de transport sigur pentru toți utilizatorii drumului. O astfel de abordare ia în considerare vulnerabilitatea oamenilor la răni grave în accidentele rutiere și recunoaște că sistemul ar trebui să fie proiectat pentru a ierta erorile umane. Pietrele de temelie ale acestei abordări sunt drumurile și marginile drumurilor sigure, viteze sigure, vehicule sigure și utilizatorii rutieri siguri, toate acestea trebuie abordate pentru a elimina accidentele mortale și pentru a reduce rănilor grave.

Proiectarea drumurilor poate avea un impact considerabil asupra siguranței acestora. În mod ideal, drumurile ar trebui proiectate ținând cont de siguranța tuturor utilizatorilor drumului. Aceasta ar însemna să ne asigurăm că există facilități adecvate pentru pietoni, bicicliști și motocicliști. Măsuri precum potecile, piste pentru biciclete, punctele de trecere sigure și alte măsuri de calmare a traficului pot fi esențiale pentru reducerea riscului de rănire în rândul acestor utilizatori ai drumului.

Astfel, se atestă de următoarele probleme care urmează a fi soluționate:

- situația accidentară gravă din ultimii ani (se anexează);
- gravitatea și severitatea în creștere a accidentelor rutiere;
- mortalitatea ridicată și traumatisme grave, urmare a accidentelor rutiere;
- beneficii ratate (aproximativ 3% din PIB conform estimărilor OMS).

În context, evocăm că auditul de siguranță rutieră este parte integrantă a managementului siguranței rutiere, prin care se realizează evaluarea impactului asupra siguranței rutiere al diferitor alternative ale proiectelor de construcție a drumurilor publice, ale proiectelor de reabilitare și/sau de modernizare a drumurilor publice existente, precum și ale proiectelor privind inspecția de siguranță rutieră, în vederea identificării detaliate a riscurilor care pot contribui la producerea accidentelor rutiere, în scopul creșterii siguranței infrastructurii rutiere. Scopul auditului de siguranță rutieră constă în asigurarea și creșterea gradului de siguranță a circulației pe drumurile publice, prevenirea pierderii de vieți, prevenirea vătămării integrității corporale a persoanelor, precum și prevenirea pagubelor materiale produse în urma accidentelor în traficul rutier.

Pornind de la dezideratele enunțate supra, precum și ținând cont de necesitatea soluționării problemelor invocate, Guvernul și-a setat ca una din acțiunile prioritare pentru anul 2023, elaborarea și promovarea proiectului de lege privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră (acțiunea 10.4 din Planul de acțiuni al Guvernului pentru anul 2023, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.90/2023).

Subsidiar, relevăm că aprobarea proiectului Legii în cauză va contribui la onorarea angajamentelor asumate în cadrul Reuniunii Adunării Generale a ONU privind siguranța rutieră,

îmbunătățirea siguranței rutiere pe drumurile publice, facilitarea accesării programelor internaționale de finanțare și/sau de asistență tehnică pentru consolidarea sistemului de siguranță rutieră la nivel național.

Totodată, proiectul Legii menționate prevede transpunerea parțială a Directivei nr. 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere – document obligatoriu pentru statele-membre ale UE și în ascensiune de adoptare aprofundată pentru toate Statele ce tind a deveni țări-membre sau asociate.

b) Descrieți problema, persoanele/entitățile afectate și cele care contribuie la apariția problemei, cu justificarea necesității schimbării situației curente și viitoare, în baza dovezilor și datelor colectate și examinate

Misiunea statului și a legiuitorului este de a menține un nivel general ridicat de siguranță, inclusiv în circulația rutieră și trebuie să depună toate eforturile pentru a reduce numărul de accidente în traficul rutier sau diminuarea gravității acestora. Siguranța cetățenilor, sănătatea și integritatea participanților la trafic poate fi îmbunătățită prin crearea unei infrastructuri de transport sigure și care „iartă” greșelile comise de conducătorii de vehicule sau pietoni.

Dezvoltarea transporturilor auto și mărirea rapidă a parcului de automobile sunt, concomitent, benefice și preocupante. Posibilitățile de deplasare a persoanelor și mărfurilor au cunoscut și înregistrează evoluții deosebite, inclusiv în Republica Moldova. Sporul constant și masiv de mijloace auto depășește însă frecvent capacitatea/calitatea căilor de comunicații și de realizare a siguranței rutiere.

Accidentele rutiere reprezintă pericol ridicat din cauza frecvenței și urmărilor acestora. Efectele sunt grave, în egală măsură, atât din punct de vedere individual, cât și social. Impactul individual constă în dramele pe care accidentele le produc – decese premature și violente, mutilări, familii distruse, copii rămași fără ocrotire părintească sau copii rămași temporar fără ocrotire părintească, incapacitate de muncă, sănătate compromisă, traume psihice majore, pierderi materiale și beneficii ratate a Republicii Moldova.

Efectele sociale constau în pierderea persoanelor, distrugerii și deteriorări de bunuri, sentimentul de insecuritate, costurile medicale, asigurările sociale etc.

Un sistem rutier cu siguranță durabilă are ca obiectiv prevenirea accidentelor rutiere și, dacă acestea se produc totuși, reducerea la minim a consecințelor acestora.

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

Una dintre principalele acțiuni pentru asigurarea unei infrastructuri mai sigure, este efectuarea auditului de siguranță rutieră pe toate tronsoanele de drumuri noi (și în toate etapele – de la studiul de fezabilitate la proiectarea detaliată) și evaluări cuprinzătoare care implică experți independenți și acreditați pentru a asigura respectarea tuturor utilizatorilor drumului cu un standard minim de cel puțin trei stele conform iRAP (Program Internațional de Evaluare a Drumurilor).

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

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

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

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

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

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

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

Implementarea de măsuri fizice cu scopul de a forța în mod obișnuit participanții la trafic pentru a reduce viteza, rezumându-se la impunerea, dar și „convingerea” șoferilor să adopte viteze de circulație corespunzătoare condițiilor de drum, au menirea să contribuie la asigurarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, totuși crearea unui mediu prietenos de drum în raport cu cel care conduce, constituie elementele principale în asigurarea situației rutiere.

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

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

Situația accidentală pentru anul 2022 se anexează.

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

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

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

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

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

Astfel, urmare reabilitării acestui sector de drum, Statul:

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

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

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

La momentul de față, pe pilonul specific de intervenție în infrastructura rutieră, în special inspecția infrastructurii de siguranță rutieră se acționează prin efectuarea inspecțiilor rutiere de către administratorul drumului (Î.S. ASD și APL), care de facto constată lipsa indicatoarelor, marcajelor etc. și acțiuni de reînnoire a acestora, exceptând o analiză complexă și abordarea sistemică a siguranței infrastructurii rutiere, precum și dezvoltarea acesteia. Totodată, devin incidente aspectele ce țin de imparțialitatea și obiectivitatea soluțiilor identificate, din considerentul părținitor al „administratorului drumului” față de acțiunile recomandate de către el însuși pentru a efectua tot aceste lucrările necesare, creând astfel o practică lacunară de intervenții asupra sistemului de siguranță rutieră în infrastructura rutieră, cea din urmă având drept scop menținerea situației curente.

Suplimentar evocăm că, în prezent, nu sunt efectuate inspecțiile specifice de siguranță rutieră, care prezumă efectuarea inspecției specifice în ansamblu după producerea unui accident cu urmări grave și analiza factorilor ce au contribuit fie la producerea accidentului fie la agravarea acestuia, cu ulterioarele recomandări de îmbunătățire a infrastructurii pe termen scurt, mediu și lung care vor conduce la sporirea siguranței rutiere pe segmentul respectiv.

c) Expuneți clar cauzele care au dus la apariția problemei

Problema principală cu privire la gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră a apărut urmare a *lipsei unui sistem lucrativ de management al gestionării siguranței rutiere pe infrastructura rutieră.*

Totodată, dezvoltarea continuă a transportului auto și mărirea accelerată a parcului de autovehicule, duce la o supraaglomerare a drumurilor publice însă, capacitatea de trecere a căilor de comunicații rămâne relativ constantă ceea ce impune o abordare sistemică a problemei, prin prisma asigurării siguranței circulației rutiere. Amploarea și severitatea accidentelor rutiere este relativ proporțională cu indicele de motorizare, cu îmbunătățirea performanțelor autovehiculelor, îndeosebi a vitezei, element prioritar între cauzele producerii evenimentelor rutiere. Așadar, nu este suficientă crearea și impunerea constantă anumitor restricții (amenzi, limitări reglementate), dar se impune de a crea o infrastructură sigură, ce nu permite participanților la trafic să încalce legislația și chiar dacă au făcut-o să fie într-o relativă siguranță sau diminuarea la minim a consecințelor accidentelor rutiere și probabilitatea lor de producere.

d) Descrieți cum a evoluat problema și cum va evolua fără o intervenție

De-a lungul ultimilor ani, politicile din domeniul infrastructurii de transport au menirea să contribuie la îmbunătățirea semnificativă a standardelor de siguranță. Infrastructura de transport și siguranța sunt concepte ce nu pot fi separate. În cazul în care nu ar exista norme stricte care să reglementeze și să garanteze un nivel ridicat de siguranță, sectorul infrastructurii de transport nu s-ar afla într-o dezvoltare continuă.

Chiar dacă au fost depuse eforturi considerabile pe acest segment, infrastructura de transport se confruntă cu numeroase provocări în ceea ce privește siguranța circulației rutiere. Astfel, pe parcursul ultimilor ani siguranța circulației rutiere a avut o tendință negativă, fapt confirmat prin datele prezentate de către autoritățile responsabile din domeniu.

Potrivit datelor din Sistemul informațional automatizat ”Registrul accidentelor rutiere”, pe parcursul a douăsprezece luni ale anului 2022, s-au înregistrat 2.312 de accidente în traficul rutier, în rezultatul cărora 217 persoane au decedat, iar altele 2.586 au fost traumatizate.

Lipsa de intervenție și nesoluționarea curenților invocate supra la pct.1 lit.a) va perpetua situația existentă la moment și va duce la o degradare a situației accidentare în timp prin creșterea constantă a accidentelor de circulație rutieră, la fel atestându-se și o limitare a reglementărilor punitive din legislația națională se impune o abordare centrată pe infrastructura și crearea condițiilor improprie de a tenta conducătorul să procedeze neregulamentar sau să creeze situații de risc.

e) Descrieți cadrul juridic actual aplicabil raporturilor analizate și identificați curențele prevederilor normative în vigoare, identificați documentele de politici și reglementările existente care condiționează intervenția statului

- Legea drumurilor nr.509/1995
- Legea privind siguranța traficului rutier nr.131/2007

De asemenea, relevăm că proiectul de lege privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră a fost elaborat în contextul necesității realizării acțiunii 10.4. din Planul de

acțiuni al Guvernului pentru anul 2023, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 90/2023, precum și acțiunii 2.1.1.1. din Planul Național de Dezvoltare pentru anii 2023-2025, obiectiv specific 2.1.

Totodată Strategia națională pentru siguranța rutieră, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 1214/2010, a prevăzut *elaborarea sistemului de implementare a auditului de siguranță rutieră la nivel național*, însă până la momentul de față acest proiect de lege nu a fost elaborat din varii motive în special a fost schimbat conceptul proiectului, care la moment transpune parțial legislația europeană și anume Directiva 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere – document obligatoriu pentru statele-membre ale UE și în ascensiune de adoptare aprofundată pentru toate Statele ce tind a deveni țări-membre sau asociate.

2. Stabilirea obiectivelor

a) Expuneți obiectivele (care trebuie să fie legate direct de problemă și cauzele acesteia, formulate cuantificat, măsurabil, fixat în timp și realist)

Principalul obiectiv al Auditului de siguranță rutieră, inspecție de siguranță rutieră și evaluarea de impact asupra siguranței rutiere este prevenirea accidentelor rutiere și reducerea gravității acestora prin:

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

Concomitent, obiectivului principal, se propun a fi atinse și următoarele obiective generice:

- Investigarea cauzelor producerii accidentelor grave prin prisma infrastructurii rutiere;
- Identificarea și stabilirea deficiențelor de infrastructură rutieră care au stat la baza producerii accidentului rutier grav;
- Reducerea prejudiciului pe dimensiunea sănătății și vieții omenești;
- Elaborarea recomandărilor privind înlăturarea circumstanțelor ce au dus la producerea accidentului grav în scopul prevenirii repetării unor noi accidente similare și urmărirea modului de implementare a acestora;
- Crearea unui sistem durabil de gestionare a siguranței rutiere pe infrastructura rutieră;
- Monitorizarea implementării recomandărilor privind înlăturarea curențelor de infrastructură rutieră;
- Alinierea legislației Republicii Moldova la cea a Uniunii Europene.

În contextul obiectivelor generice, se propun următoarele obiective specifice cuantificabile:

- Efectuarea a 10 rapoarte de inspecție de siguranță rutieră periodică pe drumurile publice naționale expres și republicane până în anul 2027;
- Efectuarea a 50 de rapoarte de inspecție de siguranță rutieră periodică pe drumurile publice naționale expres și republicane până în anul 2032;
- Efectuarea a 50 de rapoarte de inspecție de siguranță rutieră periodică pe drumurile publice naționale regionale până în anul 2032;
- Diminuarea accidentelor rutiere grave până în anul 2028 cu 10 p.p. față de anul 2023;
- Diminuarea accidentelor rutiere grave până în anul 2030 cu 20 p.p. față de anul 2023;
- Formarea a 20 de auditori de siguranță rutieră până în anul 2027;
- Reducerea a numărului de decese cauzate de accidente în traficul rutier cu 50 p.p până în anul 2030 față de anul 2020.

3. Identificarea opțiunilor

a) Expuneți succint opțiunea „a nu face nimic”, care presupune lipsa de intervenție

În cazul lipsei de intervenție, în sensul „a nu face nimic”, nu va exista etapa de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței circulației rutiere pe infrastructura rutieră, precum și nerealizarea altor măsuri necesare eficientizării sistemului de proiectare, construire, modernizarea, reabilitare, reparare și întreținere periodică a drumurilor publice naționale. Totodată, Republica Moldova va suporta costurile directe și indirecte urmare deceselor, traumelor și pagubelor materiale din accidentele rutiere mai ales de sectorul de sănătate, domeniul afacerilor și de către familiile celor implicați. La fel, nu va exista mecanismul de prevenție a producerii unor noi accidente grave care au avut loc pe segmentele de drum respective.

Lipsa intervenției presupune menținerea tendinței în creștere de producere a accidentelor rutiere grave cu suportarea respectivelor derivate ale acestora.

b) Expuneți principalele prevederi ale proiectului, cu impact, explicând cum acestea ținesc cauzele problemei, cu indicarea novațiilor și întregului spectru de soluții/drepturi/obligații ce se doresc să fie aprobate

Proiectul Legii privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere are drept scop creșterea gradului de siguranță a circulației pe drumurile publice, prevenirea pierderii de vieți și a vătămării integrității corporale a persoanelor, diminuarea gravității accidentelor rutiere, precum și evitarea producerii pagubelor materiale ca urmare a accidentelor de circulație și asigurarea implementării procedurilor de audit și inspecții de siguranță rutieră (implementarea auditului și inspecției de siguranță rutieră la nivel național) și analiza sectoarelor și tronsoanelor de concentrare a accidentelor rutiere pe rețeaua de drumuri publice și străzi, inclusiv:

- crearea și stabilirea cadrului instituțional și modului de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere, inclusiv ca participare la proces;
- crearea cadrului de reglementare și metodologic privind realizarea procedurilor de siguranță a infrastructurii rutiere;
- stabilirea nomenclatorului de drumuri și străzi, inclusiv și a lucrărilor adiționale supuse acestor proceduri;
- formarea profesională a personalului specializat.

Cele mai importante prevederi vizează stabilirea unui cadru legal și instituțional precum și modul de gestionare a siguranței circulației pe infrastructura rutieră prin proceduri de:

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

Autoritatea administrativă responsabilă de implementarea politicii statului în domeniul siguranței rutiere (autoritate competentă), desemnată de Guvern va avea următoarele atribuții:

- a) efectuarea inspecțiilor de siguranță rutieră prin intermediul propriilor angajați;
- b) participarea pe plan național și internațional la activități specifice domeniului gestionării siguranței rutiere;
- c) colaborarea cu alte organisme și instituții din țară sau străinătate care desfășoară activități în domeniul siguranței rutiere;
- d) semnarea contractelor de prestări servicii cu administratorului drumului în vederea efectuării inspecției de siguranță rutieră;
- e) fundamentarea și elaborarea proiectelor privind norme, standarde și ghiduri tehnice în materie de siguranță rutieră, în concordanță cu evoluția reglementărilor la nivel european și internațional;
- f) efectuarea calculului costului social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate și ale costului social mediu al unui accident rutier grav;
- g) asigurarea întocmirii unui raport de siguranță rutieră pentru fiecare accident rutier soldat cu persoane decedate survenit pe unul din drumurile publice naționale;
- h) asigurarea clasificării siguranței rețelei rutiere;
- i) elaborarea analizei și prognozei cu referire la rezultatele rapoartelor de audit/inspecții de siguranță rutieră sub aspect de îmbunătățire/înrautățire a situației în conformitate cu bunele practici și le va prezenta anual în cadrul ședinței Consiliului Național pentru Securitatea Circulației Rutiere, cu publicare ulterioară pe pagina web a instituției;
- j) monitorizarea evoluției fiecărui sector/secțiune de concentrare a accidentelor rutiere pe drumurile publice și arhivarea istorică a gestionării siguranței infrastructurii rutiere;
- k) monitorizarea și ținerea în evidență a procedurilor de audit de siguranță rutieră;
- l) ținerea evidenței auditorilor de siguranță rutieră și rezultatele activității acestora.

Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere va fi parte integrantă a studiului de fezabilitate sau, după caz, a studiului de fezabilitate al unui proiect de infrastructură rutieră care se construiește sau se modifică substanțial. Totodată, în procesul evaluării de impact asupra siguranței rutiere și operațiunii de audit în domeniul siguranței rutiere vor fi implicate următoarele părți:

- a) autoritatea competentă;
- b) auditorul de siguranță rutieră sau după caz echipa de auditori;
- c) comanditarul auditului;
- d) proiectantul sau după caz echipa de proiectanți.

Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere trebuie să indice considerentele în materie de siguranță rutieră care contribuie la alegerea soluției propuse. În plus, trebuie să furnizeze toate informațiile relevante necesare realizării unei analize costuri-beneficii a diverselor opțiuni evaluate.

Rezultatele evaluării de impact asupra siguranței rutiere și operațiunii de audit în domeniul siguranței rutiere vor fi documentate în rapoarte, în care vor fi stabilite eventualele deficiențe constatate și recomandări privind remedierea acestora. Forma și conținutul rapoartelor evaluării de impact asupra siguranței rutiere și operațiunii de audit în domeniul siguranței rutiere vor fi aprobate de Guvern.

De asemenea, inspecțiile specifice în materie de siguranță rutieră se vor realiza pe tronsoanele cu o concentrație mare de accidente rutiere și după fiecare accident rutier soldat cu persoane decedate, 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.

Totodată, clasificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente se va efectua în conformitate cu Regulamentul aprobat de Guvern, în baza datelor disponibile din Sistemul Informațional Automatizat Registrul accidentelor rutiere.

c) Expuneți opțiunile alternative analizate sau explicați motivul de ce acestea nu au fost luate în considerare

Una din opțiunile analizate ca opțiune alternativă, este de a încadra normele stabilite în proiectul de lege, în textul Legii nr 131/2007 privind siguranța traficului rutier. În context, relevăm că legea menționată este o lege cu o complexitate deosebită, ce reglementează relațiile juridico-sociale din domeniul traficului rutier, stabilește drepturile, obligațiile, responsabilitățile autorităților de resort și ale participanților la acest trafic, determină principiile de organizare a activității unităților de instruire a personalului din domeniul transportului rutier, precum și condițiile de admitere la trafic a conducătorilor de vehicule.

Complementar unul din dezideratele care au stat la baza opțiunii recomandate (proiect de lege specială în domeniul gestionării siguranței circulației pe infrastructura rutieră) este de a nu complica și a crea confuzii și neclarități în legea menționată supra (Legea nr.131/2007), dar de a crea o lege specială distinctă pentru oferirea unei reglementări coerente asupra siguranței infrastructurii rutiere.

De asemenea, relevăm și practica României ca exemplu, care a reglementat prin lege specială (Legea nr.265/2008 privind gestionarea siguranței circulației rutiere pe infrastructura rutieră a României) aspectele abordate, și care deopotrivă a transpus Directiva 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere..

O altă opțiune de alternativă examinată a fost- încadrarea normelor proiectului de lege în Legea drumurilor nr. 509/1995. Însă, autorii proiectului legii din motivele de abordare integrată, holistică și coerentă, care să aibă în vedere și sinergia cu alte obiective strategice, au considerat necesară alegerea opțiunii recomandată și anume: lege specială în domeniul reglementării gestionării siguranței circulației pe infrastructura rutieră .

4. Analiza impacturilor opțiunilor

a) Expuneți efectele negative și pozitive ale stării actuale și evoluția acestora în viitor, care vor sta la baza calculării impacturilor opțiunii recomandate

Efectele negative ale stării actuale:

- menținerea trendului ascendent a situației accidentare în Republica Moldova cu pierderi de vieți omenești și/sau pierderea temporară sau permanentă a capacității de muncă cauzate de accidentele în traficul rutier a cetățenilor;
- incertitudinea privind selectarea sectoarelor de drum periculoase propuse spre securizare, neavând clar o ierarhizare a sectoarelor de drum periculoase cu cele mai multe pierderi;
- ratarea investițiilor în domeniul siguranței rutiere din lipsa unei argumentări exhaustive a necesității implementării măsurilor recomandate la sectoarele de drum;
- pierderi economice și beneficii ratate survenite urmarea pierderii de vieți omenești și îngrijirea celor răniți urmare producerii accidentului rutier;
- micșorarea continuă a gradului de siguranță a circulației rutiere pe drumurile publice;
- lipsa mecanismului de reglementare și gestionare a siguranței circulației pe infrastructura rutieră.

Efecte pozitive ale stării actuale nu au fost identificate, în opinia autorilor menținerea stării actuale va duce la o degradare a situației accidentare care perpetuă la moment și nemijlocit a siguranței circulației rutiere.

b¹⁾ Pentru opțiunea recomandată, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea

Costurile:

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

Dar, cel mai mare câștig prin implementarea Auditului de siguranță rutiere sunt costurile indirecte pe care le suportă Republica Moldova urmare deceselor, traumelor și pagubelor materiale din accidentele rutiere cât și a beneficiilor ratate.

Activitățile de siguranță a circulației oferă o rată mare de returnare a investițiilor (în mediu 1 leu investit generează 8 lei beneficiu), astfel fiind mult mai mare decât orice alte investiții în transport și infrastructură de transport. Această axiomă a fost stabilită de experții Asian Development Bank, iar argumentarea calculelor costurilor și beneficiilor stabilite de Bancă sunt folosite pe larg în toată lumea.

Autoritatea administrativă responsabilă de implementarea politicii statului în domeniul siguranței rutiere urmează a fi finanțată de la bugetul de stat în scopul asigurării îndeplinirii funcțiilor atribuite.

Totodată, semnarea contractelor de prestări servicii cu administratorul drumului în vederea efectuării inspecției de siguranță rutieră, vor contribui la diminuarea sarcinii din bugetul de stat către autoritatea în cauză. La fel pentru a reduce costurile administrative și de regie autoritatea administrativă responsabilă de implementarea politicii statului în domeniul siguranței rutiere se propune a fi încadrată în cadrul Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi.

De asemenea, conform celor anterior menționate în anul 2021, beneficiile ratate a Republicii Moldova ating cifra de 75,95 mil. USD în urma accidentelor soldate cu persoane decedate și 284,8 mil. USD în urma accidentelor soldate cu persoane grav traumatizate, în total reprezentând 3,1% din PIB sau echivalentul a 360,75 mil. USD. Lungimea totală a drumurilor publice din Republica Moldova este de circa 9360 km. Din cele menționate reiese că anual statul pierde circa 3,85 mil. USD per kilometru.

Costurile unei inspecții de siguranță rutieră urmând exemplul României sunt de circa 300 USD per kilometru, raportat la lungimea drumurilor din Republica Moldova vom avea o investiție de 2,8 mil. USD raportat la o perioadă de 6 ani (49,8 USD per kilometru pe an), ce prevede periodicitatea efectuării inspecției de siguranță rutieră.

Reducerea cu 20% până în anul 2030 a numărului de accidente propusă ca indicator va aduce un beneficiu de 770 USD anual per km.

Beneficiile:

Implementarea Legii privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere va contribui la onorarea angajamentelor asumate față de partenerii internaționali, îmbunătățirea siguranței rutiere, atât pe infrastructurile rutiere noi proiectate, cât și pe cele existente, atingerea obiectivelor trasate în planurile și programele naționale și facilitarea accesării programelor internaționale de finanțare și/sau de asistență tehnică pentru consolidarea sistemului de siguranță rutieră la nivel național.

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

b²⁾ Pentru opțiunile alternative analizate, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea

În contextul celor menționate supra, se constată că aplicarea unor alte scenarii decât cel expus prin prisma proiectului propus nu va produce efectul scontat în măsura în care să corespundă atingerii obiectivelor dorite. Totodată, reliefăm că din perspectiva opțiunilor alternative analizate, impacturile sunt similare celor reflectate în cadrul examinării opțiunii recomandate.

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

c) Pentru opțiunile analizate, expuneți cele mai relevante/iminente riscuri care pot duce la eșecul intervenției și/sau schimba substanțial valoarea beneficiilor și costurilor estimate și prezentați presupuneri privind gradul de conformare cu prevederile proiectului a celor vizați în acesta

Soluția propusă nu prezintă riscuri majore sau evidente de a eșua. Riscurile cele mai evidente se raportează la modul de punere în aplicare și implementare a prevederilor proiectului propus. În cazul în care procesul de implementare nu va fi desfășurat corespunzător și nu vor fi puse în aplicare unele mecanisme sau procese, atunci prevederile corespunzătoare din hotărâre nu vor avea efectul scontat.

d) Dacă este cazul, pentru opțiunea recomandată expuneți costurile de conformare pentru întreprinderi, dacă există impact disproporționat care poate distorsiona concurența și ce impact are opțiunea asupra întreprinderilor mici și mijlocii. Se explică dacă sînt propuse măsuri de diminuare a acestor impacturi

Costuri de conformare pentru întreprinderi nu au fost identificate.

Concluzie

e) Argumentați selectarea unei opțiuni, în baza atingerii obiectivelor, beneficiilor și costurilor, precum și a asigurării celui mai mic impact negativ asupra celor afectați

Analiza și compararea opțiunilor identificate efectuată în temeiul avantajelor și dezavantajelor prezentate la capitolul 4 privind identificarea opțiunilor, sunt în favoarea adoptării „Proiectului de lege privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere”, ținând cont de obiectivele inițiativei în cauză.

Totodată proiectul de lege asigură atingerea obiectivelor, în principal pe cel de stabilire a cadrului legal în domeniul siguranței rutiere, fapt prevăzut în Planul național de dezvoltare pentru anii 2023-2025 PND 2023-2025 Acțiunea 2.1.11 și în Planul de acțiuni al Guvernului pentru anul 2023 Acțiunea 10.4

5. Implementarea și monitorizarea

a) Descrieți cum va fi organizată implementarea opțiunii recomandate, ce cadru juridic necesită a fi modificat și/sau elaborat și aprobat, ce schimbări instituționale sunt necesare

Pentru asigurarea implementării proiectului de lege, va fi necesar de modificat cadrul normativ conex ce vizează următoarele acte normative: (i) Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, (ii) Legea drumurilor nr. 509/1995, (iii) Legea nr. 163/2010 privind autorizarea executării lucrărilor de construcție, (iv) Legea nr. 721/1996 privind calitatea în construcții, (v) Codul contravențional al Republicii Moldova și (vi) Legea nr. 213/2021 cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi.

b) Indicați clar indicatorii de performanță în baza cărora se va efectua monitorizarea

În scopul monitorizării realizării obiectivelor specifice urmează să fie utilizați următorii indicatori:

- Numărul de inspecții periodice în materie de siguranță rutieră;
- Numărul de auditori pregătiți;
- Numărul de inspecții specifice în materie de siguranță rutieră;
- Numărul de recomandări și dispoziții emise privind remedierea deficiențelor pe termen scurt, mediu și lung;
- Numărul de rapoarte de impact asupra siguranței rutiere;
- Numărul rapoartelor de audit în domeniul siguranței rutiere.
- Statistica accidentară pe drumurile publice.

c) Identificați peste cât timp vor fi resimțite impacturile estimate și este necesară evaluarea performanței actului normativ propus. Explicați cum va fi monitorizată și evaluată opțiunea

Impactul legii și evaluarea performanței acesteia, urmează a fi realizate după expirarea termenului de un an de la aprobare până la o perioadă de maxim 6 ani, monitorizând indicatorii de performanță menționați supra.

6. Consultarea

a) Identificați principalele părți (grupuri) interesate în intervenția propusă

Primul grup interesat de intervenția propusă este constituit din autoritățile publice și structurile organizaționale publice:

- Cancelaria de Stat;
- Ministerul Finanțelor;
- Ministerul Afacerilor Interne;

- Ministerul Educației și Cercetării;
- Ministerul Justiției;
- Î.S. Administrația de Stat a Drumurilor;

Al II-lea grup sunt: cetățenii care dețin mijloace de transport și care în calitate de participanți la traficul rutier mizează pe abordări sistemice și concrete în domeniul gestionării siguranței rutiere pe infrastructura rutieră.

Al III-lea grup este reprezentat de asociațiile de business în domeniul transporturilor, care supraveghează modul în care se asigură menținerea nivelului de siguranță, precum și eforturile pentru a reduce numărul de accidente în traficul rutier sau diminuarea gravității acestora. Or, siguranța cetățenilor, sănătatea și integritatea participanților la trafic poate fi îmbunătățită prin crearea unei infrastructuri de transport sigure.

b) Explicați succint cum (prin ce metode) s-a asigurat consultarea adecvată a părților

Proiectul a fost plasat pe portalul guvernamental (www.particip.gov.md) precum și pe pagina –web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

Totodată, consultarea prealabilă a conceptului proiectului a fost realizată prin consultări cu Ministerul Afacerilor Interne, Ministerul Educației și Cercetării, Centrul de Cercetare „Observatorul de Siguranță a Infrastructurii Rutiere – OSIR” din cadrul Departamentului Ingineria Infrastructurii Transportului, Facultatea Urbanism și Arhitectură a Universității Tehnice din Moldova și Î.S. Administrația de Stat a Drumurilor.

c) Expuneți succint poziția fiecărei entități consultate față de documentul de analiză a impactului și/sau intervenția propusă (se expune poziția a cel puțin unui exponent din fiecare grup de interese identificat)

Prealabil, conceptul proiectului de lege privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere a fost consultat în cadrul unei ședințe de lucru la data de 24.01.2023 cu reprezentanții instituțiilor cele mai interesate de proiectul dat și anume: Ministerul Afacerilor Interne, Ministerul Educației și Cercetării, Î.S. Administrația de Stat a Drumurilor și cu dnul. Conferențiar universitar, doctor, director „Observatorul de Siguranță a Infrastructurii Rutiere – OSIR” din cadrul UTM. Avizele instituțiilor vizate cât și tabelul de sinteză a obiecțiilor se anexează.

Anexă

Tabel pentru identificarea impacturilor

Categorii de impact	Punctaj atribuit		
	Opțiunea propusă	Opțiunea alternativă 1	Opțiunea alternativă 2
Economic			
costurile desfășurării afacerilor	0	0	
povara administrativă	+2	+2	
fluxurile comerciale și investiționale	+1	+1	
competitivitatea afacerilor	0	0	
activitatea diferitor categorii de întreprinderi mici și mijlocii	0	0	
concurența pe piață	0	0	
activitatea de inovare și cercetare	+2	+2	
veniturile și cheltuielile publice	+1	+1	
cadrul instituțional al autorităților publice	+1	+1	
alegerea, calitatea și prețurile pentru consumatori	0	0	
bunăstarea gospodăriilor casnice și a cetățenilor	+2	+2	
situația social-economică în anumite regiuni	+1	+1	
situația macroeconomică	+1	+1	
alte aspecte economice	0	0	
gradul de ocupare a forței de muncă	+1	+1	
nivelul de salarizare	0	0	
condițiile și organizarea muncii	0	0	
sănătatea și securitatea muncii	0	0	

formarea profesională	+2	+2	
inegalitatea și distribuția veniturilor	0	0	
nivelul veniturilor populației	0	0	
nivelul sărăciei	0	0	
accesul la bunuri și servicii de bază, în special pentru persoanele social-vulnerabile	+3	+3	
diversitatea culturală și lingvistică	0	0	
partidele politice și organizațiile civice	0	0	
sănătatea publică, inclusiv mortalitatea și morbiditatea	+2	+2	
modul sănătos de viață al populației	0	0	
nivelul criminalității și securității publice	0	0	
accesul și calitatea serviciilor de protecție socială	0	0	
accesul și calitatea serviciilor educaționale	0	0	
accesul și calitatea serviciilor medicale	0	0	
accesul și calitatea serviciilor publice administrative	+2	+2	
nivelul și calitatea educației populației	0	0	
conservarea patrimoniului cultural	0	0	
accesul populației la resurse culturale și participarea în manifestații culturale	0	0	
accesul și participarea populației în activități sportive	0	0	
discriminarea	0	0	
alte aspecte sociale	0	0	
clima, inclusiv emisiile gazelor cu efect de seră și celor care afectează stratul de ozon	0	0	
calitatea aerului	0	0	
calitatea și cantitatea apei și resurselor acvatice, inclusiv a apei potabile și de alt gen	0	0	
biodiversitatea	0	0	
flora	0	0	
fauna	0	0	
peisajele naturale	0	0	
starea și resursele solului	0	0	
producerea și reciclarea deșeurilor	0	0	
utilizarea eficientă a resurselor regenerabile și neregenerabile	+1	+1	
consumul și producția durabilă	0	0	
intensitatea energetică	0	0	
eficiența și performanța energetică	0	0	
bunăstarea animalelor	+1	+1	
riscuri majore pentru mediu (incendii, explozii, accidente etc.)	0	0	
utilizarea terenurilor	0	0	
alte aspecte de mediu	0	0	
<p><i>Tabelul se completează cu note de la -3 la +3, în drept cu fiecare categorie de impact, pentru fiecare opțiune analizată, unde variația între -3 și -1 reprezintă impacturi negative (costuri), iar variația între 1 și 3 – impacturi pozitive (beneficii) pentru categoriile de impact analizate. Nota 0 reprezintă lipsa impacturilor. Valoarea acordată corespunde cu intensitatea impactului (1 – minor, 2 – mediu, 3 – major) față de situația din opțiunea „a nu face nimic”, în comparație cu situația din alte opțiuni și alte categorii de impact. Impacturile identificate prin acest tabel se descriu pe larg, cu argumentarea punctajului acordat, inclusiv prin date cuantificate, în compartimentul 4 din Formular, lit. b¹) și, după caz, b²), privind analiza impacturilor opțiunilor.</i></p>			

Anexe**NOTA INFORMATIVĂ cu privire la situația accidentară pentru perioada 01.01.2022 – 31.12.2022**

Situația accidentară pentru perioada 01.01.2021 – 31.12.2021

Potrivit datelor din Sistemul informațional automatizat "Registrul accidentelor rutiere", pe parcursul a **douăsprezece luni ale anului 2021**, s-au înregistrat **2517** accidente în traficul rutier, în rezultatul cărora **254** persoane au decedat, iar altele **2834** au fost traumatizate.

Evoluția situației accidentare în perioada anilor 2018-2021 (*Diagrama nr.1*) are un caracter descendent, fiind înregistrată o descreștere cu:

- 3,7% la numărul de accidentelor în traficul rutier;
- 7,3% la numărul persoanelor decedate;
- 9,3% la numărul persoanelor traumatizate.

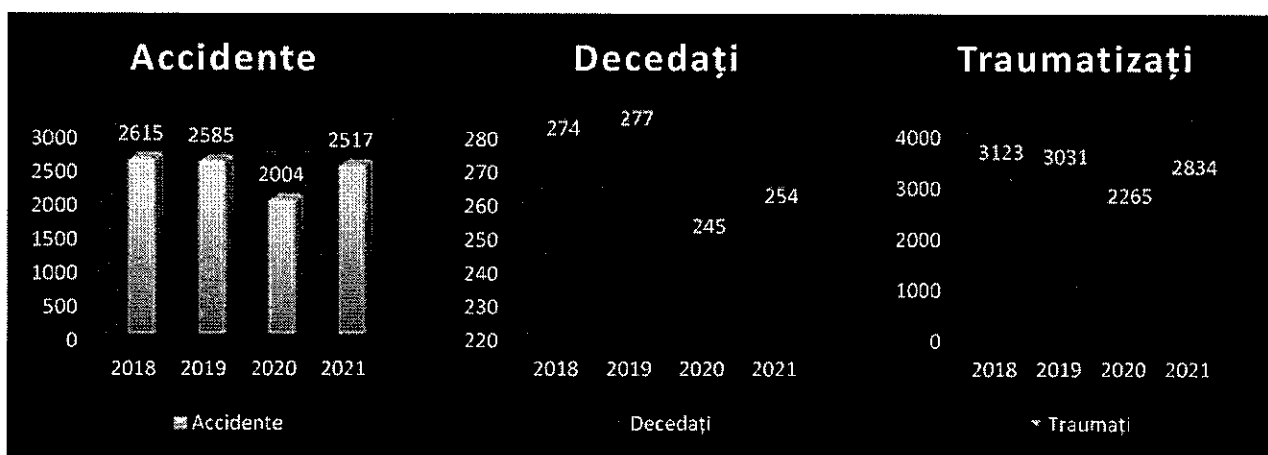


Diagrama nr.1 Evoluția situației accidentare pentru 12 luni ale anilor 2018-2021.

Prin urmare, comparând datele generalizate, cu perioada analogică a anului precedent, se atestă o creștere la toate compartimentele (*Diagrama nr.1*), după cum urmează:

- +25,6% la numărul de accidente înregistrate;
- +3,67% a persoanelor decedate și respectiv;
- +25,12% a persoanelor traumatizate.

CAUZE A PRODUCERII ACCIDENTELOR RUTIERE

Datele generalizate la nivel național cu referire la „cauzele producerii accidentelor rutiere”, se prezintă în Diagrama nr. 2 și Tabelul nr. 1

Astfel, indicii generalizați, supuși analizei, cu referire la „cauza producerii accidentelor rutiere”, ne arată că „**Viteza neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere**” rămâne principala cauză, și constituie **35,52%** din numărul total al accidentelor supuse evidenței pentru perioada vizată, care a dus la **decesul a 134 (a.p.119,+12,61%)** persoane și **traumatizarea altor 1028 (a.p.716, +43,53%)**.

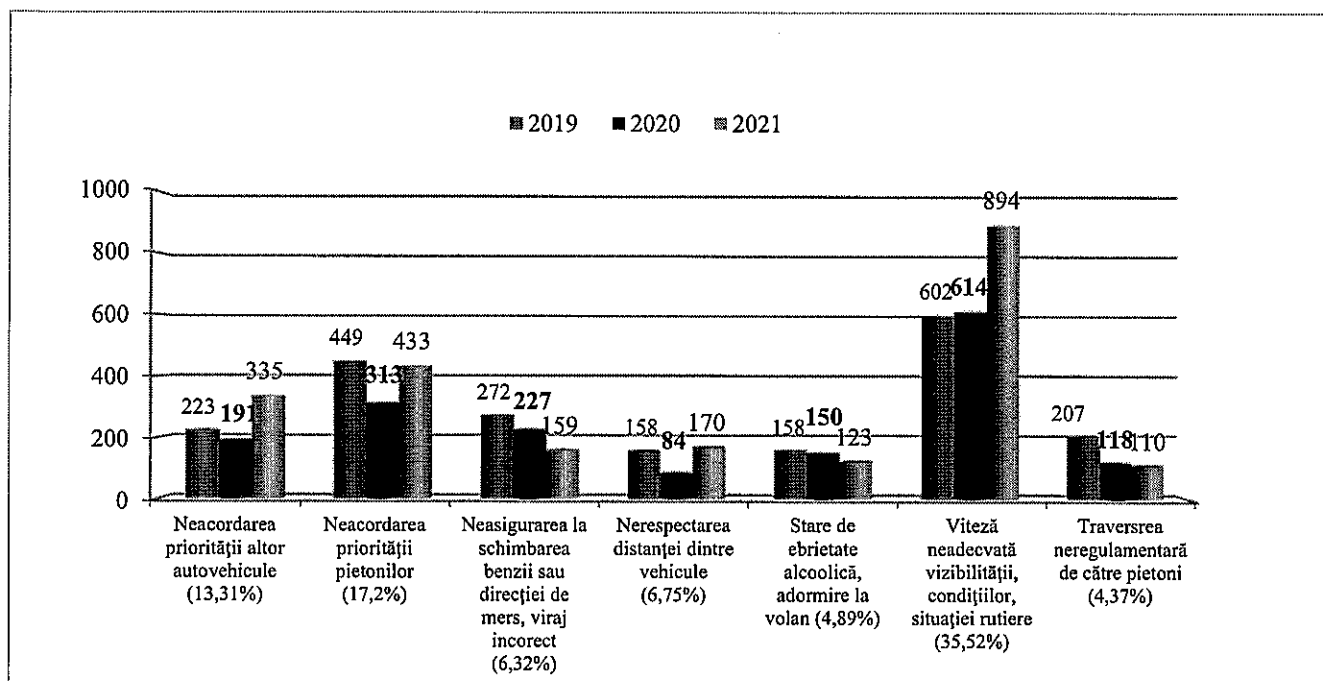


Diagrama nr. 2 Principalele cauze generatoare de accidente rutiere.

Tabelul nr. 1 Principalele cauze generatoare de accidente rutiere.

Cauza producerii accidentului	2019			2020			2021			Total General		
	A	D	T	A	D	T	A	D	T	A	D	T
Conducere imprudentă	109	17	108	97	8	102	102	9	105	5,15	12,5	2,94
Depășire neregulamentară	51	11	83	47	13	71	62	16	95	31,91	23,08	33,8
Neacordarea priorității altor autovehicule	223	5	299	191	6	239	335	8	424	75,39	33,33	77,41
Neacordarea priorității pietonilor	449	12	451	313	11	316	433	22	424	38,34	100	34,18
Neasigurarea la schimbarea benzii sau direcției de mers	272	20	378	227	15	262	159	12	201	-29,96	-20	-23,28
Nerespectarea distanței dintre vehicule	158	5	194	84	3	105	170	2	195	102,38	-33,33	85,71
Stare de ebrietate alcoolică	158	37	181	150	22	179	123	19	137	-18	-13,64	-23,46
Traversare neregulamentară a drumului de către pietoni	207	26	185	118	20	102	110	15	95	-6,78	-25	-6,86
Viteză neadekvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere	602	93	760	614	119	716	894	134	1028	45,6	12,61	43,58

Analiza datelor înregistrate, cu privire la cauzele producerii accidentelor rutiere, ne reflectă o creștere cu **+102,38%** la accidentele rutiere ca urmare a „*Nerespectarea distanței dintre vehicule*”. În același timp s-a înregistrat o descendență semnificativă a accidentelor rutiere, cât și a consecințelor acestora, produse ca urmare a „*Neasigurarea la schimbarea benzii sau direcției de mers, viraj incorrect*” cu **- 29,96%**.

DINAMICA ACCIDENTELOR RUTIERE CONFORM CATEGORIEI

Potrivit datelor statistice extrase din aceeași sursă de informație, la capitolul „categoria accidentului și tipul”, proporționalitatea accidentelor este următoarea:

Tabelul nr. 2 Clasificarea accidentelor rutiere în funcție de categoria acestora.

Categorie de accident	2019			2020			2021		
	A	D	T	A	D	T	A	D	T
Accident cu participarea vehiculelor și a pietonilor	948	106	880	679	91	621	868	88	806
Accidente cu participarea unui singur vehicul	743	96	861	702	97	797	779	110	872
Accidente rutiere cu participarea mai multor mijloace de transport	894	75	1290	623	57	847	870	56	1156
Total General	2585	277	3031	2004	245	2265	2517	254	2834

2021-categorii accidente rutiere

Analizând datele din diagramele de mai sus, se constată că cele mai multe accidente rutiere s-au înregistrat cu participarea mai multor vehicule – **870 (a.p.623, +39,65%)** accidente, în urma cărora au decedat **56 (a.p.57, -1,75%)** persoane și altele **1156 (a.p.847, +36,48%)** persoane fiind traumatizate, astfel, înregistrând o creștere a numărului accidentelor și a persoanelor traumatizate, iar numărul persoanelor decedate a scăzut, față de perioada analogică a anului precedent.

Referitor la tipul accidentului, s-a constatat că, cel mai mare număr de accidente au fost comise ca urmare la:

❖ **tamponarea pietonilor aflați pe spațiile destinate circulației acestora (18,51%)** – **466 (a.p.356, +30,9%)** accidente, în urma cărora au decedat **24 (a.p.16, +50%)** persoane și alte **460 (a.p.354, +29,94%)** persoane traumatizate;

❖ **ciocnire laterală (16,77%)** – **422 (a.p.332, +27,11%)** accidente, în urma cărora au decedat **12 (a.p.17, -29,41%)** persoane și alte **538 (a.p.430, +25,12%)** persoane traumatizate;

❖ **tamponarea pietonilor angajați în traversare nereglementară sau staționați pe partea carosabilă a drumului (10,33%)** – **260 (a.p.195, +33,33%)** accidente, în urma cărora au decedat **33 (a.p.43, -23,26%)** persoane și altele **228 (a.p.158, +44,3%)** persoane traumatizate;

❖ **inversiune (10,05%)** – **253 (a.p.237, +6,75%)** accidente, urmare cărora au decedat **31 (a.p.31)** persoane și alte **276 (a.p.285, -3,16%)** persoane traumatizate;

❖ **ciocnire „față în spate”, inclusiv cu automobile oprite în virtutea situației rutiere (8,58%)** – **216 (a.p.123, +75,61%)** accidente, în urma cărora au decedat **3 (a.p.3)** persoane și alte **279 (a.p.163, +71,17%)** persoane traumatizate;

❖ **tamponare cu obstacol din afara carosabilului (8,3%)** – **209 (a.p.174, +20,11 %)** accidente, urmare cărora au decedat **49 (a.p.42, +16,67%)** persoane și alte **256 (a.p.209, +22,49%)** persoane traumatizate.

Totodată, se menționează faptul că, pe parcursul perioadei de raport comparativ cu aceeași perioadă a anului **2020** s-a înregistrat creștere la accidentele rutier ca urmare a:

❖ **ciocnire cu vehicul staționat (1,51%)** – cu **153,33%** sau **38** accidente comparativ cu **15** înregistrate în perioada analogică în **2020**, urmare cărora au decedat **3 (a.p.0, +100%)** persoane și alte **40 (a.p.13, +207,69%)** persoane traumatizate;

❖ **căderea pasagerului în vehicul (2,22%)** - cu 115,38% sau **56** accidente comparativ cu **26** înregistrate în perioada analogică în 2020, urmare cărora au fost traumatizate **56** (a.p.27, +107,41%) persoane.

DINAMICA SITUAȚIE ACCIDENTARE ÎN RAIOANELE CARE AU ÎNREGISTRAT CREȘTERE

În urma analizei comparative a numărului accidentelor pentru douăsprezece luni ale anului 2021, se evidențiază tendințe creștere esențială a numărului de accidente și a consecințelor acestora, față de perioada analogică a anului 2020, în următoarele organe de evidență:

- **Șoldănești – 13-0-14** (a.p.6-1-9), +116,67% a numărului de accidente și cu +55,56% a persoanelor traumatizate;
- **Strășeni – 53-9-58** (a.p.28-12-28), +89,29% a numărului de accidente, -25% a persoanelor decedate și cu +107,14% a persoanelor traumatizate;
- **Drochia– 44-9-49** (a.p.25-3-31), +76% a numărului de accidente, +200% a persoanelor decedate și cu +58,06% a persoanelor traumatizate;
- **Rezina – 34-5-41** (a.p.23-5-21), +47,83% a numărului de accidente și cu +95,24% a persoanelor traumatizate;
- **Hîncești – 65-16-86** (a.p.44-7-57), +47,73% a numărului de accidente, +128,57% a persoanelor decedate și cu +50,88% a persoanelor traumatizate;
- **Cantemir – 31-4-31** (a.p.24-1-25), +29,17% a numărului de accidente, +300% a persoanelor decedate și cu +24% a persoanelor traumatizate;
- **Comrat – 43-10-40** (a.p.30-9-35), +43,33% a numărului de accidente și cu +11,11% a persoanelor decedate și cu +14,29% a persoanelor traumatizate;
- **Soroca – 46-10-46** (a.p.39-6-36), +17,95% a numărului de accidente, +66,67% a persoanelor decedate și cu +27,78% a persoanelor traumatizate;
- **Nisporeni – 31-7-35** (a.p.28-1-31), +10,71% a numărului de accidente, +600% a persoanelor decedate și cu +12,9% a persoanelor traumatizate;
- **Ocnîța – 20-7-18** (a.p.17-1-17), +17,65% a numărului de accidente și cu +600% a persoanelor decedate și cu +5,88% a persoanelor traumatizate;
- **Briceni– 41-9-49** (a.p.39-5-43), +5,13% a numărului de accidente și cu +80% a persoanelor decedate și cu +13,95% a persoanelor traumatizate.

ACCIDENTELE RUTIERE CU IMPLICAREA PIETONILOR LA NIVEL NATIONAL

În perioada de raport pe teritoriul republicii sau produs **868** (a.p.679) de accidente rutiere cu implicarea pietonilor, soldate cu **88** (a.p. 91) persoane decedate și **806** (a.p.621) persoane traumatizate.

Potrivit datelor generalizate se identifică faptul că **pietonii** sunt cea mai vulnerabilă categoria a participanților la trafic, supuși riscului de a suporta traumatismul rutier (34,48% din numărul total de accidente rutiere înregistrate pe parcursul a douăsprezece luni ale anului 2021).

Rezultatele obținute, urmare a analizei, după categoria accidentului rutier, stabilesc că cel mai frecvent pietonii au avut de suferit **aflați pe spațiile destinate circulației acestora**, și la **traversarea neregulamentară a drumului**. În același timp indicii supuși analizei, prezintă că numărul ridicat al persoanelor **decedate** în calitate de pietoni (58

persoane), au survenit ca urmare a **tamponării pietonilor care circulau pe partea dreaptă a drumului și tamponării pietonilor angajați în traversare neregulamentară.**

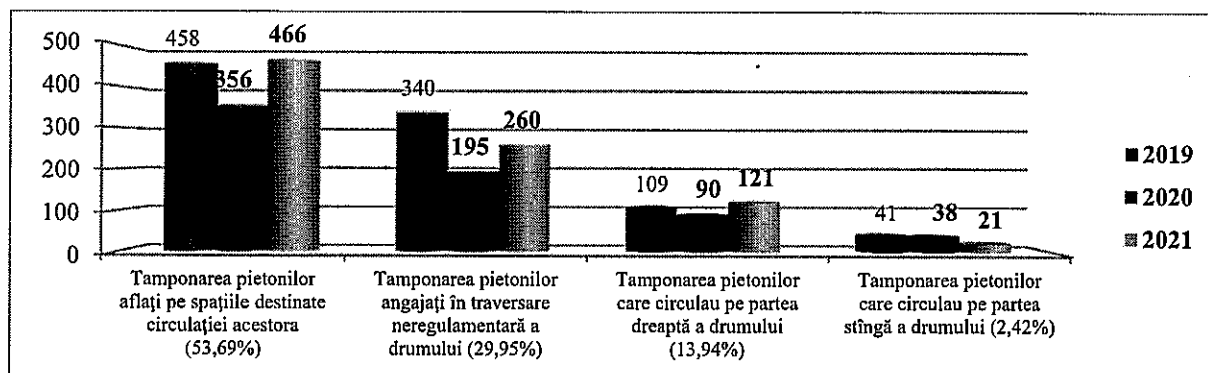


Diagrama nr.2 Evoluția situației accidentare ale pietonilor pentru 12 luni ale anilor 2018-2021.

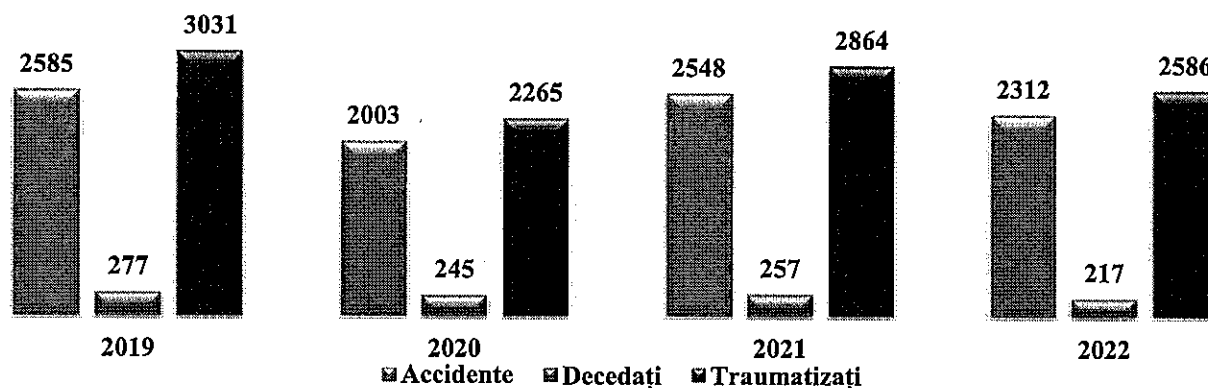
Totodată, se identifică a fi supuși riscului și **tamponarea pietonilor care circulau pe partea dreaptă a drumului**, fiind înregistrată o creștere cu 34,44% la numărul de cazuri și cu 35,53% a persoanelor traumatizate.

NOTA INFORMATIVĂ

cu privire la situația accidentară pentru perioada 01.01.2022 – 31.12.2022

ASPECTE GENERALE PRIVIND STATISTICA ACCIDENTELOR RUTIERE

Potrivit datelor din Sistemul informațional automatizat "Registrul accidentelor rutiere", pe parcursul a douăsprezece luni ale anului 2022, s-au înregistrat **2.312** de accidente în traficul rutier, în rezultatul cărora **217** persoane au decedat, iar altele **2.586** au fost traumatizate.



Trendul accidentelor rutiere înregistrate pe parcursul a douăsprezece luni ale anilor 2019 – 2022

Prin urmare, comparând datele generalizate, cu perioada analogică a anului precedent, se atestă o **descreștere** la toate compartimentele, după cum urmează cu:

- 9,26% la numărul de accidente înregistrate;
- 15,56% a persoanelor decedate;
- 9,71% a persoanelor traumatizate.

Accidente / persoane	2021	2022	+/-	%
Înregistrate	2548	2312	-236	-9,26
Decedați	257	217	-40	-15,56
Traumatizați	2864	2586	-278	-9,71

Evoluția situației accidentare pentru douăsprezece luni ale anului 2022

CAUZE A PRODUCERII ACCIDENTELOR RUTIERE

Datele generalizate la nivel național cu referire la „cauzele producerii accidentelor rutiere” prezintă următoarele rezultate:

Cauza producerii accidentului	2021			2022			Total General		
	A	D	T	A	D	T	A	D	T
Alte abateri comise de conducătorii auto	28	5	22	32	3	33	14,29	-40	50
Alte abateri comise de pietoni	10	2	7	7	2	5	-30	0	-28,57
Circulație pe stînga	16	1	24	9	2	10	-43,75	100	-58,33
Conducere imprudentă	104	9	107	146	15	160	40,38	66,67	49,53
Depășire neregulamentară	62	16	95	48	12	59	-22,58	-25	-37,89
Deplasarea pietonilor pe partea dreaptă a drumului	5	0	5	10	4	7	100	100	40
Neacordarea priorității altor autovehicule	336	8	424	257	7	317	-23,51	-12,5	-25,24
Neacordarea priorității pietonilor	438	22	429	425	15	428	-2,97	-31,82	-0,23
Neasigurarea la schimbarea benzii sau direcției de mers, viraj incorect	161	12	203	204	12	249	26,71	0	22,66

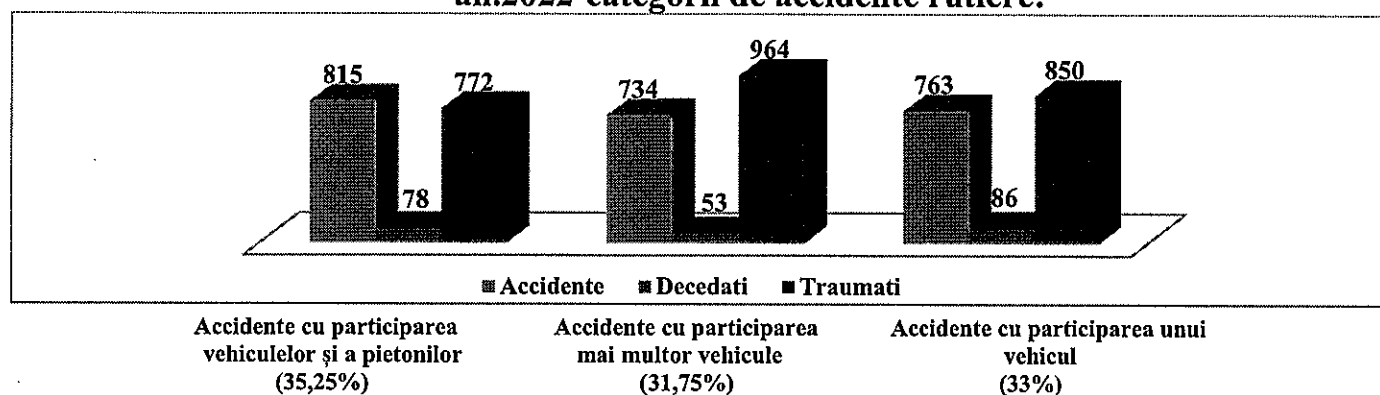
Nerespectarea distanței dintre vehicule	177	3	197	119	2	148	-32,77	-33,33	-24,87
Pietoni fara vesta reflectorizanta	1	0	1	1	1	0	0	100	-100
Stare de ebrietate alcoolică, adormire la volan	127	20	143	140	24	143	10,24	20	0
Stare de oboseală avansată, adormire la volan	11	0	12	27	2	42	145,45	100	250
Staționarea pietonilor pe partea carosabilă a drumului	5	2	3	3	1	2	-40	-50	-33,33
Traversare neregulamentară a drumului de către pietoni	109	15	95	144	13	132	32,11	-13,33	38,95
Viteză neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere	902	135	1035	689	102	794	-23,61	-24,44	-23,29

Astfel, indicii generalizați, supuși analizei, cu referire la „cauza producerii accidentelor rutiere”, ne arată că „Viteza neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere” rămâne principala cauză, și constituie 29,8% sau 689 (a.p.902, -23,61%) din numărul total al accidentelor supuse evidenței pentru perioada vizată, care a dus la decesul a 102 (a.p.135, -24,44%) persoane și traumatizarea altor 794 (a.p.1035, -23,29%).

DINAMICA ACCIDENTELOR RUTIERE CONFORM CATEGORIEI

Potrivit datelor statistice extrase din aceeași sursă de informație, la capitolul „categoria accidentului și tipul”, proporționalitatea accidentelor este următoarea:

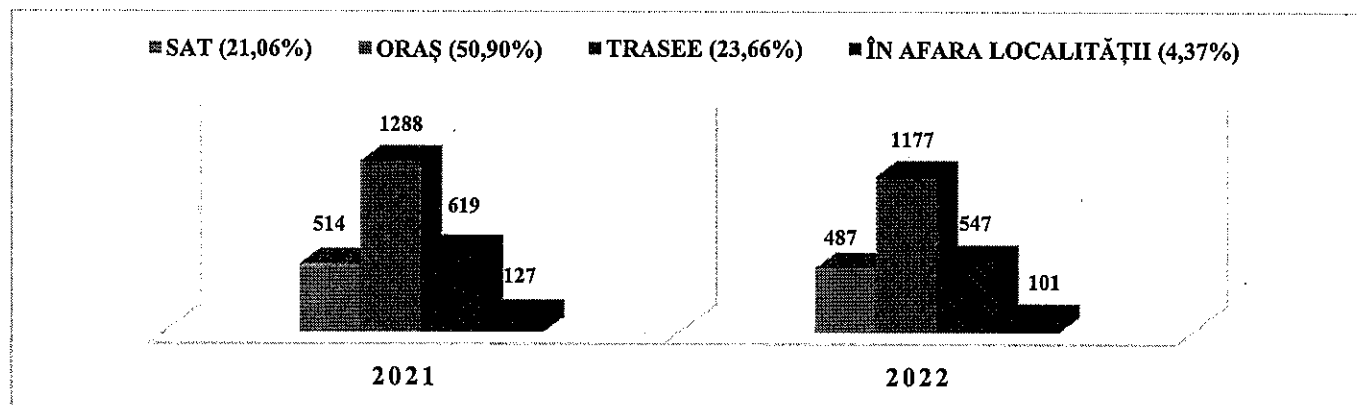
an.2022-categorii de accidente rutiere:



Analizând datele din diagramele de mai sus, se constată că cele mai multe accidente rutiere s-au înregistrat cu participarea vehiculelor și a pietonilor – 815 (a.p. 876, -6,96%) accidente, în urma cărora au decedat 78 (a.p. 88, -11,36%) persoane și altele 772 (a.p. 816, -5,39%) persoane fiind traumatizate, astfel, înregistrând o **descreștere**, față de perioada analogică a anului precedent.

EVOLUȚIA ACCIDENTELOR RUTIERE: URBAN, RURAL

Potrivit datelor statistice extrase, referindu-ne la mediul producerii accidentelor rutiere, proporționalitatea acestora este următoarea:



Astfel, indicii generalizați, supuși analizei, ne arată că **mediul urban** este în topul producerii accidentelor rutiere, unde au fost înregistrate **50,90%** din numărul total de accidente produse pe teritoriul țării, sau **1177 (a.p.1288, -8,6%)** accidente, în urma cărora **30 (a.p.41, -26,8%)** persoane au decedat, iar altele **1268 (a.p.1378, -8,0%)** s-au ales cu diferite traumatisme.

Mediul	2021			2022			Creștere/Descreștere		
	A	D	T	A	D	T	A	D	T
urban	1288	41	1378	1177	30	1268	-8,6	-26,8	-8,0
rural	514	63	538	487	56	520	-5,3	-11,1	-3,3
trasee	619	132	781	547	114	678	-11,63	-13,64	-13,19
în afara localității	127	21	167	101	17	120	-20,47	-19,05	-28,14
TOTAL	2548	257	2864	2312	217	2586	-9,26	-15,56	-9,71

EVOLUȚIA ACCIDENTELOR RUTIERE PE TRASEELE NAȚIONALE

Pe drumurile naționale au fost comise **547 (a.p.619, -11,63%)** accidente rutiere soldate cu **114 (a.p.132, -13,64%)** persoane decedate și **678 (a.p.781, -13,19%)** traumatizate. Urmare a analizei datelor supuse evidenței se atestă că, principalele cauze generatoare a accidentelor rutiere pe traseele naționale se menține, **viteza neadecvată condițiilor, situației rutiere (260-61-317)**, sau **47,53%** din numărul total al accidentelor rutiere produse pe trasee, **neacordarea priorității altor autovehicule (47-3-76)** sau **8,59%**, **neasigurarea la schimbarea benzii sau direcției de mers, viraj incorect (40-7-59)** sau **7,31%** **starea de ebrietate alcoolică, adormire la volan (27-8-26)** cu **4,93%** și **conducere imprudentă (42-6-51)** cu **7,67%**.

Prin urmare, referindu-ne la tipul accidentului rutier, stabilim că, urmare a **ciocnirilor laterale** sau înregistrat **88 (a.p.115, -23,48%)** accidente rutiere soldate cu **12 (a.p.9, +33,33%)** persoane decedate și **127 (a.p.158, -19,62%)** persoane traumatizate. Această categorie de accident este în topul evenimentelor rutiere produse pe trasee naționale soldate cu cel mai ridicat număr al persoanelor pătimate și, constituie circa **16,08%** din numărul total al accidentelor rutiere înregistrate pe drumurile naționale.

Contextual, prezintă tendințe de creștere a accidentelor rutiere ca urmare a:

✚ **Inversiune**, a înregistrat **83 (a.p.80, +3,75%)** accidente, soldate cu **10 (a.p.14, -28,57%)** persoane decedate și **104 (a.p.93, +11,83%)** traumatizate;

✚ **Tamponare cu obstacol din afara carosabilului**, a înregistrat **67 (a.p.72, -6,94%)** accidente, soldate cu **20 (a.p.23, -13,04%)** persoane decedate și **80 (a.p.100, -20%)** persoane traumatizate;

✚ **Ciocnire frontală**, a înregistrat **64 (a.p.69, -7,25 %)** accidente, soldate cu **19 (a.p.25, -24%)** persoane decedate și **116 (a.p.127, -8,66%)** traumatizate;

✚ **Tamponarea pietonilor angajați în traversare neregulamentară sau staționați pe partea carosabilă a drumului**, a înregistrat **40 (a.p.56, -28,57%)** accidente, soldate cu **15 (a.p.16, -6,25%)** persoane decedate și **28 (a.p.40, -30%)** traumatizate.

✚ **Ciocnire față în spate**, a înregistrat **53 (a.p.49, +8,16%)** accidente, soldate cu **2 (a.p.1, +100%)** persoane decedate și **69 (a.p.84, -17,86%)** traumatizate;

Separând drumurile naționale pe categoria traseului, ca cel mai cu risc sporit de producerea a accidentelor rutiere și consecințele se identifică următoarele direcții:

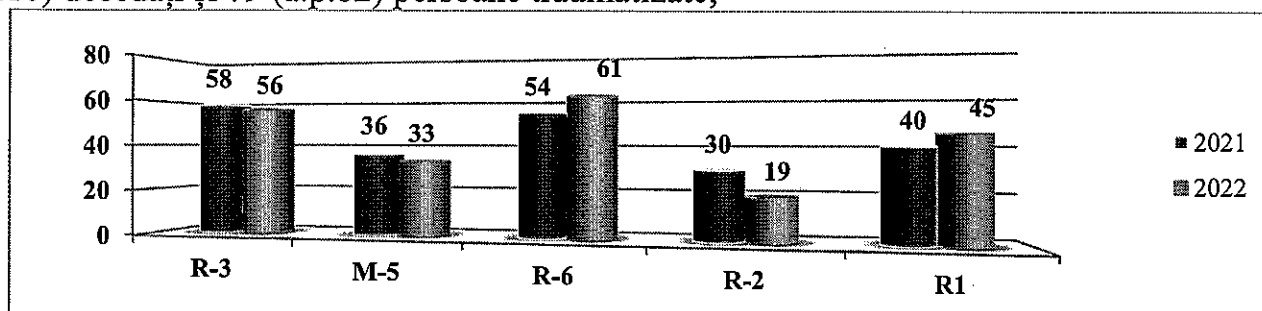
- **traseul R3 Chișinău – Hâncești – Cimișlia – Basarabeasca – frontiera cu Ucraina**, a înregistrat **56 (a.p.58)** accidente soldate cu **10 (a.p.6)** decedați și **73 (a.p.76)** persoane traumatizate;

- **traseul R2 Chișinău – Bender – Tiraspol – M5**, a înregistrat **19 (a.p.30)** accidente soldate cu **2 (a.p.3)** decese și **26 (a.p.40)** persoane traumatizate;

- **traseul R1 Chisinau-Ungheni-Sculeni-frontiera cu Romania**, a înregistrat **45 (a.p.40)** accidente soldate cu **2 (a.p.9)** decese și **59 (a.p.48)** persoane traumatizate;

- **traseul M5 Frontiera cu Ucraina – Criva – Bălți – Chișinău – Tiraspol – frontiera cu Ucraina**, a înregistrat **33** (a.p.36) accidente soldate cu **17** (a.p.10) decedate și **30** (a.p.47) persoane traumatizate;

- **traseul R6 Chișinău – Orhei – Bălți**, a înregistrate **61** (a.p.54) accidente soldate cu **15** (a.p.10) decedați și **79** (a.p.82) persoane traumatizate;



În același context, se evidențiază accidente grave soldate cu decese produse pe:

- **traseul M5**: raionul Strășeni – 5 persoane; raionul Rîșcani – 3 persoane; raionul Sîngerei – 3 persoane; raionul Călărași – 2 persoane; raionul Briceni – 1 persoană;
- **traseul R6** : raionul Sîngerei – 8 persoane;
- **traseul R3** : raionul Cimișlia – 3 persoane;
- **traseul R2** : raionul Anenii Noi – 1 persoană.

DINAMICA ZILNICĂ DE PRODUCERE A ACCIDENTELOR RUTIERE

În urma analizei indicilor, la capitolul „*numărul accidentelor rutiere înregistrate în dependență de ziua producerii*”, s-a constatat că pe parcursul perioadei de raport cele mai multe accidente au fost produse în zilele de **vineri și duminică – 385 și 354 de cazuri**, comparativ cu perioada analogică a anului 2021 când, cel mai mare număr de accidente au fost comise în zilele de **vineri și duminică – 393 și 383 de cazuri**.

Ziua săptămânii	2021			2022			Creștere/Descreștere		
	A	D	T	A	D	T	A	D	T
Duminică	383	41	459	354	44	404	-7,57	7,32	-11,98
Luni	353	37	391	311	32	344	-11,9	-13,51	-12,02
Marti	346	31	387	309	23	350	-10,69	-25,81	-9,56
Mercuri	358	36	388	335	33	362	-6,42	-8,33	-6,7
Joi	358	33	397	330	25	366	-7,82	-24,24	-7,81
Vineri	393	32	453	385	36	424	-2,04	12,5	-6,4
Simbata	357	47	389	288	24	336	-19,33	-48,94	-13,62
Total General	2548	257	2864	2312	217	2586	-9,26	-15,56	-9,71

EVOLUȚIA PE ORE A ACCIDENTELOR RUTIERE

Conform datelor extrase din aceeași sursă, la capitolul „*numărul accidentelor rutiere produse în dependență de intervalul de timp*”, înregistrate pe parcursul perioadei de referință, se constată că, cele mai multe au fost produse în intervalul de timp **16:00-18:00, 339 cazuri** (a.p. 349) și **18:00-20:00, 331 cazuri** (a.p.370).

Tot în această perioadă se menține și nivelul ridicat de traumatisme, fiind înregistrate **704** persoane traumatizate, în acelaș timp, numărul de decese se menține în ascensiune în intervalul de timp **00:00-06:00** fiind înregistrate **41** decese.

Ora interval	2021			2022			Creștere/Descreștere		
	A	D	T	A	D	T	A	D	T
00.00-06.00	178	35	191	195	41	233	9,55	17,14	21,99
06.00-08.00	152	24	173	133	10	167	-12,5	-58,33	-3,47
08.00-10.00	241	15	274	224	17	254	-7,05	13,33	-7,3
10.00-12.00	268	8	310	233	13	267	-13,06	62,5	-13,87

12.00-14.00	292	18	329	250	15	286	-14,38	-16,67	-13,07
14.00-16.00	308	23	346	280	16	321	-9,09	-30,43	-7,23
16.00-18.00	349	38	389	339	28	357	-2,87	-26,32	-8,23
18.00-20.00	370	33	416	331	31	347	-10,54	-6,06	-16,59
20.00-22.00	239	30	258	209	28	219	-12,55	-6,67	-15,12
22.00-24.00	151	33	178	118	18	135	-21,85	-45,45	-24,16
Total General	2548	257	2864	2312	217	2586	-9,26	-15,56	-9,71

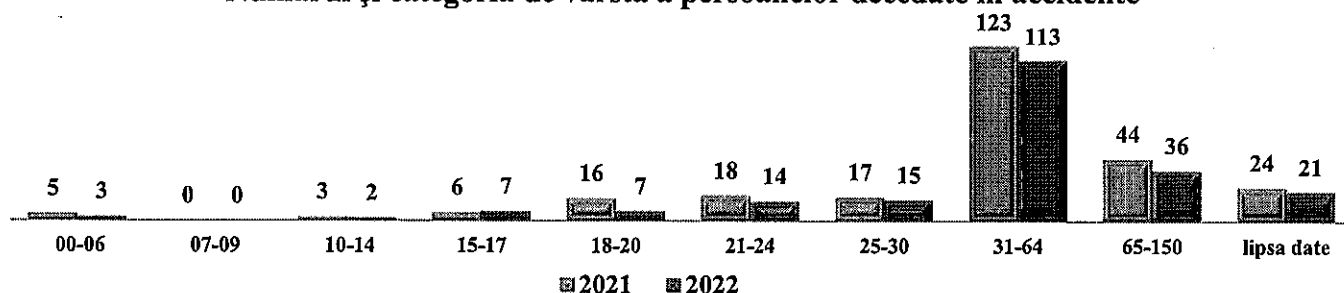
CATEGORIA DE VÂRSTĂ A VICTIMELOR ACCIDENTELOR RUTIERE

Conform datelor statistice extrase pentru perioada indicată, făcând referință la vârsta victimelor care au avut de suferit ca urmare a producerii accidentelor, s-a constatat că **2.803** (decedați+traumatizați) înregistrați sunt:

- victime traumatizate ușor – **1614**;
- victime traumatizate grav – **972**;
- decedați – **217**.

Urmare analizei numărului total de persoane decedate, s-a constatat că **52,07%** sau 113 de persoane din numărul total, sunt persoane cu vârsta cuprinsă între **31 – 64 ani**.

Numărul și categoria de vârstă a persoanelor decedate în accidente



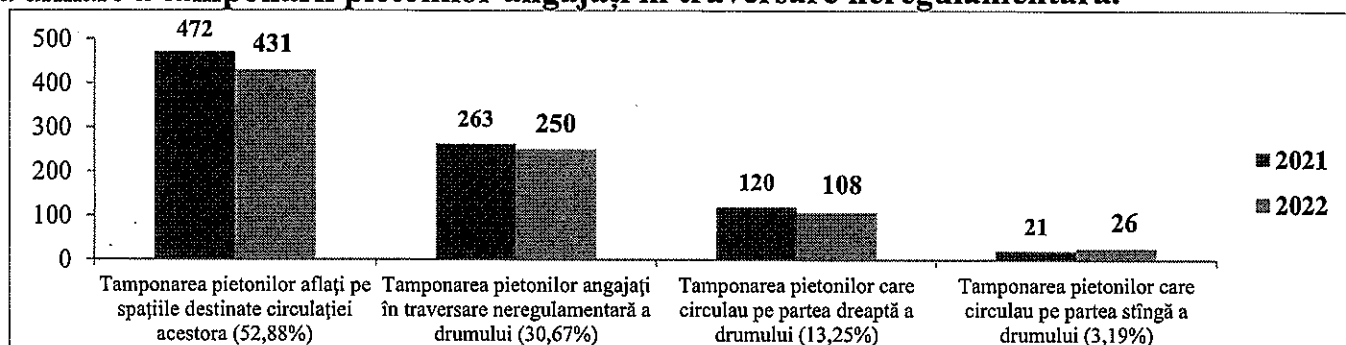
Analiza consecințelor survenite în urma accidentelor rutiere (**persoane traumatizate**) în coraport cu vârsta victimelor se precizează faptul că, cele mai multe persoane traumatizate au fost cu vârsta cuprinsă între **31-64 ani**, **743** de persoane au fost traumatizate ușor și **374** de persoane au fost traumatizate grav, pe parcursul anului 2022.

ACCIDENTELE RUTIERE CU IMPLICAREA PIETONILOR PE TARĂ

În perioada de raport pe teritoriul republicii sau produs **815** (a.p.876, -6,96%) de accidente rutiere cu implicarea pietonilor, soldate cu **78** (a.p.88, -11,36%) persoane decedate și **772** (a.p.876, -5,39%) persoane traumatizate.

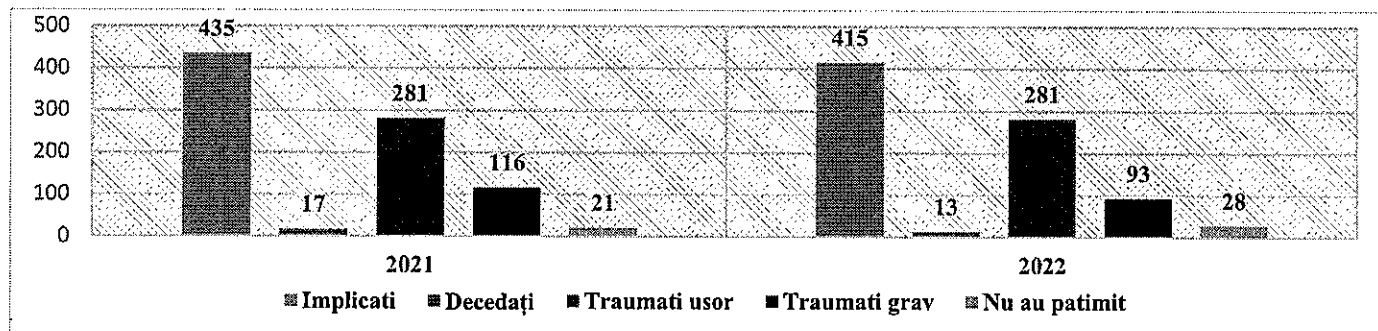
Potrivit datelor generalizate se identifică faptul că **pietonii** sunt cea mai vulnerabilă categorie a participanților la trafic, supuși riscului de a suporta traumatismul **35,25%** din numărul total de accidente rutiere înregistrate pe parcursul a douăsprezece luni ale anului 2022.

Rezultatele obținute, urmare a analizei, după categoria accidentului rutier, stabilesc că cel mai frecvent pietonii au avut de suferit **aflați pe spațiile destinate circulației acestora (52,88%)** și la **traversarea neregulamentară a drumului (30,67%)**. În același timp indicii supuși analizei, prezintă că numărul ridicat al persoanelor **decedate** în calitate de pietoni (34 persoane) au survenit ca urmare a **tamponării pietonilor angajați în traversare neregulamentară**.



DATELE PRIVIND IMPLICAREA MINORILOR ÎN ACCIDENTELE RUTIERE

În același timp în accidentele rutiere au fost implicați și minorii, **450** (a.p.482, -6,6%) persoane, ceea ce constituie **16,05%** din numărul total de victime survenite în urma accidentelor înregistrate, din ele **15** (a.p.18, -16,7%) au decedat, **301** (a.p.316, -4,7%) au fost traumatizați ușor, **106** (a.p.126, -15,9%) traumatizați grav, iar **28** (a.p.22) nu a suferit careva traumatisme. Fiind înregistrată o **descreștere la numărul minorilor implicați**, precum și a traumatismelor suportate, comparativ cu perioada analogică a anului precedent.

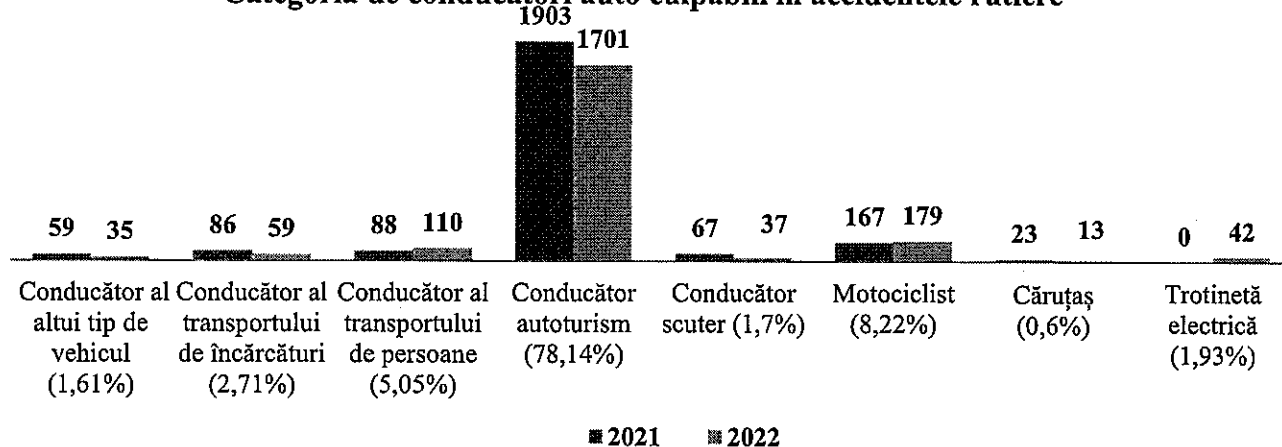


Totodată, la capitolul producerea accidentelor rutiere din culpa minorilor, **134** minori implicați (a.p.110, +21,8%), din ele **6** (a.p.5, +20%) au decedat, **73** (a.p.51, +43,1%) au fost traumatizate ușor, **35** (a.p.38, -7,9%) traumatizate grav, și **20** (a.p.16) nu au suferit careva traumatisme.

ACCIDENTELE RUTIERE CONFORM CATEGORIEI DE CONDUCĂTORI AUTO CULPABILI

Dacă să ne referim la categoria participanților la trafic culpabili, în calitate de conducători ai mijloacelor de transport, în cele mai multe cazuri ce se fac vinovați de producerea accidentelor, conducătorii de autoturisme, constituind **77,55%** din numărul total de accidente pe țară, totodată fiind înregistrată și o **descreștere la numărul de accidente și a persoanelor traumatizate**, în care acestea se fac vinovați.

Categoria de conducători auto culpabili în accidentele rutiere



Direcția poliție patrulare.

EXTRAS
din PROCESUL-VERBAL nr. 21
al ședinței Grupului de lucru
al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător
(ședință online)
30 mai 2023

Au participat :

Membrii Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător:

Vladislav Caminschi	- director executiv al Confederației Naționale a Patronatului din Republica Moldova, vicepreședintele Grupului de lucru
Ana Groza	- Asociația Investitorilor Străini (FIA)
Carolina Linte	- director executiv al Asociației Patronale Asociația Națională a Producătorilor de Lapte și Produse Lactate „Lapte”
Eugen Cozmulici	- manager pe politici și advocacy, EBA Moldova
Diana Russu	- Camera de Comerț și Industrie
Ion Rusu	- Federația Patronală a Constructorilor, Drumarilor și a Producătorilor Materialelor de Construcție „CONDRUMAT”
Victor Baci	- consultant de politici, Asociația Patronală „Camera de Comerț Americană din Moldova
Oxana Barbaroș	- Asociația Națională a Companiilor din Domeniul TIC
Valentina Chiper	- șef Secție reglementarea mediului de afaceri, Direcția dezvoltarea mediului de afaceri, Ministerul Economiei
Roman Gapeev	- șef Serviciu transport feroviar, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Maria Nagornii	- șef al Direcției politici de prevenire a poluării, Ministerul Mediului
Ina Chiruța	- consultant principal în cadrul Direcției politici fiscale și vamale (secția impozite indirecte), Ministerul Finanțelor
Snejana Novac	- consultant principal în Direcția conformitate juridică, Cancelaria de Stat, secretarul Grupului de lucru

Responsabili din cadrul autorităților publice centrale: Corina Alexa, Ministerul Finanțelor, Victoria Gratii, Ministerul Mediului, Cristina Șarban, Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare, Ion Dodon CNAM, Anna Gherganova, Ministerul Muncii și Protecției Sociale, Veaceslav Țurcanu, Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică, Radu Voiticovschi, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

Experți ai Secretariatul Evaluării Impactului de Reglementare: dl Oleg Chelaru, dl Victor Ermurachi, dl Nicolae Boțan.

Examinarea proiectului Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea proiectului de lege privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere

Autor: Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

dl Radu Voiticovschi MIDR

A menționat că scopul proiectului este îmbunătățirea situației accidentare care se înregistrează pe drumurile publice și onorarea angajamentelor asumate ale RM față de comunitatea internațională.

Proiectul Legii privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere are drept scop creșterea gradului de siguranță a circulației pe drumurile publice, prevenirea pierderii de vieți și a vătămării integrității corporale a persoanelor, diminuarea gravității accidentelor rutiere, precum și evitarea producerii pagubelor materiale ca urmare a accidentelor de circulație și asigurarea implementării procedurilor de audit și inspecții de siguranță rutieră (*implementarea auditului și inspecției de siguranță rutieră la nivel național*) și analiza sectoarelor și tronsoanelor de concentrare a accidentelor rutiere pe rețeaua de drumuri publice și străzi, inclusiv:

- crearea și stabilirea cadrului instituțional și modului de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere, inclusiv ca participare la proces;
- crearea cadrului de reglementare și metodologic privind realizarea procedurilor de siguranță a infrastructurii rutiere;
- stabilirea nomenclatorului de drumuri și străzi, inclusiv și a lucrărilor adiționale supuse acestor proceduri;
- formarea profesională a personalului specializat.

Cele mai importante prevederi vizează stabilirea unui cadru legal și instituțional precum și modul de gestionare a siguranței circulației pe infrastructura rutieră prin proceduri de:

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

Autoritatea administrativă responsabilă de implementarea politicii statului în domeniul siguranței rutiere (autoritate competentă), desemnată de Guvern va avea următoarele atribuții:

- a) efectuarea inspecțiilor de siguranță rutieră prin intermediul propriilor angajați;
- b) participarea pe plan național și internațional la activități specifice domeniului gestionării siguranței rutiere;
- c) colaborarea cu alte organisme și instituții din țară sau străinătate care desfășoară activități în domeniul siguranței rutiere;
- d) semnarea contractelor de prestări servicii cu administratorului drumului în vederea efectuării inspecției de siguranță rutieră;
- e) fundamentarea și elaborarea proiectelor privind norme, standarde și ghiduri tehnice în materie de siguranță rutieră, în concordanță cu evoluția reglementărilor la nivel european și internațional;
- f) efectuarea calculului costului social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate și ale costului social mediu al unui accident rutier grav;
- g) asigurarea întocmirii unui raport de siguranță rutieră pentru fiecare accident rutier soldat cu persoane decedate survenit pe unul din drumurile publice naționale;
- h) asigurarea clasificării siguranței rețelei rutiere;
- i) elaborarea analizei și prognozei cu referire la rezultatele rapoartelor de audit/inspecții de siguranță rutieră sub aspect de îmbunătățire/înrautățire a situației în conformitate cu bunele practici și le va prezenta anual în cadrul ședinței Consiliului Național pentru Securitatea Circulației Rutiere, cu publicare ulterioară pe pagina web a instituției;
- j) monitorizarea evoluției fiecărui sector/secțiune de concentrare a accidentelor rutiere pe drumurile publice și arhivarea istorică a gestionării siguranței infrastructurii rutiere;

- k) monitorizarea și ținerea în evidență a procedurilor de audit de siguranță rutieră;
 - l) ținerea evidenței auditorilor de siguranță rutieră și rezultatele activității acestora.
- Solicită susținerea proiectului.**

dl Nicolae Boțan

A menționat că unele problematici au rămas încă de la examinarea analizei de impact, dar 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 detaliile și precizările necesare, ceea ce, în special, creează riscul de interpretări abuzive și aplicare discreționară a legii propuse. 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.

Din perspectiva soluțiilor pe partea instituțională, nu se clarifică cert nici în proiect și nici în AI care va fi acea 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 finisează 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 înlăturării neconformităților, aplicarea dacă este necesar a măsurilor restrictive sau a sancțiunilor. Din aceste considerente, este necesar ca legea să prevadă cărui organ exact îi sunt atribuite funcțiile de inspecție.

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.

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 Nomenclatorul actelor permissive 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.

Concluzie: *proiectul conține prevederi discordante cu principiile de reglementare a activității de întreprinzător și necesită în special clarificări și completări substanțiale.*

dl Radu Voiticovschi

A informat că cu o parte din obiecții și recomandări este de acord și va fi modificat proiectul, totodată acesta urmează să parcurgă etapa de avizare și de asemenea vor fi înaintate propuneri și de la autorități.

S-a decis: *proiectul nu se susține (6 – nu se susține; 5 – se susține cu condiția luării în considerare a obiecțiilor și recomandărilor; 1 – se susține).*