

PROGRAM NAȚIONAL de siguranță rutieră pentru anii 2025-2030

I. DISPOZIȚII GENERALE

Programul național de siguranță rutieră 2030 (în continuare – *Program*) reprezintă viziunea și prioritățile asumate de Guvern asupra măsurilor necesare pe termen scurt și mediu în vederea sporirii nivelului de siguranță rutieră pe drumurile publice din Republica Moldova, în conformitate cu **Obiectivele de Dezvoltare Durabilă** (în continuare – *ODD*), **Strategia națională de dezvoltare „Moldova Europeană 2030”** (în continuare – *SND*), aprobată prin Legea nr. 315/2022, **Strategia de mobilitate 2030**, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 589/2024, dar și cu alte documente de politici publice sectoriale.

Totodată, Programul vine să asigure alinierea obiectivelor naționale în domeniul siguranței rutiere la obiectivele adoptate în septembrie 2020 în cadrul Adunării Generale a ONU prin rezoluția A/RES/74/299 „Îmbunătățirea siguranței rutiere la nivel mondial”, proclamând deceniul de acțiune pentru siguranța rutieră 2021-2030, cu obiectivul ambițios de a preveni cel puțin 50% din decesele rutiere și răni până în 2030 conform Planului Global pentru Deceniul de Acțiune, care a fost lansat la nivel Global în octombrie 2021 și altor angajamente asumate de Republica Moldova la nivel internațional privind siguranța rutieră (New York, SUA, 14.04.2018; Ljubljana, Slovenia, 25.04.2018 etc.).

La elaborarea Programului s-a ținut cont Declarația de la Stockholm, subliniind importanța unei abordări holistice a siguranței rutiere și a unei îmbunătățiri continue în proiectarea drumurilor și a vehiculelor.

Planul Global pentru Deceniul de Acțiune se bazează pe următoarele directive specifice:

- Gestionarea mai bună a siguranței rutiere;
- Infrastructură rutieră mai sigură;
- Vehicule mai sigure;
- Participanți la trafic mai siguri și aplicarea legii;
- Reacție mai bună după accident.

Programul vine să detalieze măsurile și acțiunile necesare a fi implementate pe termen scurt și mediu, pentru a contribui la atingerea mai multor obiective generale din SND, și anume:

- Obiectivul general 2. **Îmbunătățirea condițiilor de trai;**
- Obiectivul specific 2.1. Sporirea mobilității prin sisteme de transport eficiente, durabile și sigure;
- Obiectivul general 3. **Garantarea educației corespunzătoare și de calitate pentru toți pe tot parcursul vieții;**
- Obiectivul specific 3.1. Dezvoltarea cuprinzătoare a copiilor în educația timpurie pentru învățarea și bunăstarea pe tot parcursul vieții;
- Obiectivul general 5. **Îmbunătățirea stării de sănătate fizică și mintală a populației prin contribuția activă a unui sistem de sănătate modern și eficient, care răspunde nevoilor fiecărui individ;**
- Obiectivul specific 5.1. Asigurarea acoperirii universale cu servicii medicale de înaltă calitate, care să contribuie la îmbunătățirea calității vieții;
- Obiectivul specific 5.3. Sporirea rezilienței sistemului de sănătate în situații ce pun în pericol sănătatea oamenilor;

- Obiectivul general 7. **Asigurarea unei guvernări eficiente, incluzive și transparente;**
- Obiectivul specific 7.2. Centrarea serviciilor publice pe nevoile oamenilor;
- Obiectivul general 8. **Edificarea unui sistem de justiție echitabil, incoruptibil și independent;**
- Obiectivul specific 8.2. Promovarea supremației legii și asigurarea accesului egal la justiție;
- Obiectivul general 9. **Promovarea unei societăți pașnice și sigure;**
- Obiectivul specific 9.2. Reducerea vulnerabilității în fața amenințărilor și a riscurilor de orice tip.

De asemenea, Programul asigură transpunerea direcțiilor de politici și intervenție prioritare din SND:

5.18. Politici și management în domeniul transporturilor și infrastructurii drumurilor;

5.19. Dezvoltarea drumurilor și a transporturilor rutiere.

În contextul ODD 2030, adoptate de către Republica Moldova în calitate de membru al Organizației Națiunilor Unite, prezentul Program va contribui la realizarea următoarelor obiective:

ODD 3. Sănătate și stare de bine (țintele: 3.6 Până în 2030, reducerea cu 50% a numărului de decese și leziuni datorate accidentelor rutiere; 3.8 Asigurarea accesului universal la servicii de sănătate);

ODD 4. Educație de calitate (ținta 4.1 Până în 2030, asigurarea faptului că toate fetele și băieții absolveste învățământul primar și secundar gratuit, echitabil și calitativ, care să conducă la rezultate relevante și eficiente);

ODD 9. Industrie, inovație și infrastructură (ținta 9.1 Dezvoltarea infrastructurii calitative, fiabile, durabile și puternice, inclusiv infrastructura regională și transfrontalieră, pentru a sprijini dezvoltarea economică și bunăstarea oamenilor, cu accent pe accesul larg și echitabil pentru toți);

ODD 10. Egalități reduse (ținta 10.2 Promovarea incluziunii sociale, economice și politice a tuturor, indiferent de vârstă, sex, dizabilitate, rasă, etnie, origine, religie sau statut economic sau de altă natură);

ODD 11. Orașe și comunități durabile (țintele: 11.1 Până în 2030, accesul tuturor la locuințe și servicii de bază adecvate, sigure și la prețuri accesibile și modernizarea cartierelor sărace; 11.2 Până în 2030, asigurarea accesului la sisteme de transport sigure, la prețuri echitabile, accesibile și durabile pentru toți, îmbunătățirea siguranței rutiere, în special prin extinderea rețelelor de transport public, acordând o atenție deosebită nevoilor celor aflați în situații vulnerabile, femei, copii, persoane cu dizabilități și în etate).

Un alt document strategic la care se aliniază prezentul Program este Strategia de mobilitate 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 589/2024, în special:

- Obiectivului general 1. **Îmbunătățirea gestionării activelor rutiere, reabilitarea și modernizarea în continuare a rețelei de drumuri și sprijinirea transportului rutier sigur și sustenabil;**
- Direcția prioritară 1.1. Îmbunătățirea capacităților funcționale și instituționale ale subdiviziunilor responsabile de elaborarea și promovarea politicilor publice în domeniul infrastructurii rutiere;
- Direcția prioritară 1.5. Dezvoltarea și implementarea omologării de tip a vehiculelor și promovarea vehiculelor rutiere curate și eficiente energetic (Pactul ecologic european);
- Direcția prioritară 1.7. Asigurarea accesului la sisteme de transport inteligente și accelerarea digitalizării sistemului de transport rutier;
- Direcția prioritară 1.8. Îmbunătățirea managementului rețelei de drumuri conform celor mai bune practici europene;
- Direcția prioritară 1.9. Dezvoltarea și implementarea sistemului de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere și integrarea în ciclurile de proiect;

- Direcția prioritară 1.10. Dezvoltarea standardelor actualizate de proiectare a drumurilor și a procedurilor de planificare și proiectare conform principiilor sistemului sigur;
- Direcția prioritară 1.11. Integrarea abordării holistice a siguranței rutiere, axată pe schimbarea transformățională spre o responsabilitate partajată, pentru un sistem sigur;
- Direcția prioritară 1.12. Îmbunătățirea siguranței utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor;
- Obiectivul general 2. **Îmbunătățirea transportului rutier de persoane prin servicii regulate și tranziția la o mobilitate durabilă;**
- Direcția prioritară 2.1. Realizarea unui sistem de acumulare a datelor și informației privind transporturile rutiere de mărfuri și de persoane;
- Direcția prioritară 2.6. Rețele urbane de străzi renovate și integrarea dimensiunii de mobilitate activă în toate proiectele de infrastructură noi și de-a lungul axelor majore de transport urban;
- Obiectivul general 3. **Transport rutier de mărfuri eficient, sustenabil și prietenos mediului;**
- Direcția prioritară 3.2. Îmbunătățirea sustenabilității pe termen scurt.

Consecvent, Raportul Comisiei Europene privind Extinderea, la capitolul 14. Transport, stabilește necesitatea elaborării unui document de politici în domeniul siguranței rutiere prin alinierea la Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030.

Mai mult ca atât, creșterea siguranței în trafic pe drumurile publice este prevăzută și în **Strategia de dezvoltare a domeniului afacerilor interne pentru anii 2022-2030**, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 658/2023, și în Programul de ordine și securitate publică pentru anii 2022–2025, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 913/2022.

Programul este aliniat și cu **Planul național de dezvoltare pentru perioada 2025-2027** (PND 2025-2027), aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 361/2024.

Astfel, PNSR 2025-2030 vine să detalieze prin acțiuni concrete prioritățile stabilite în PND 2025-2027, precum:

- OG 2-22. Asigurarea infrastructurii de transporturi de calitate și sigură, în vederea integrării în rețeaua europeană de transport;
- OG 2-25. Eficientizarea transportului de pasageri și de marfă prin accesibilitate, durabilitate și interoperabilitate;
- OG 9-83. Extinderea capacităților de utilizare a Sistemului informațional automatizat al Serviciului național unic pentru apelurile de urgență „112” (SIA al Serviciului 112) în vederea îmbunătățirii siguranței rutiere și a gestionării situațiilor de urgență în trafic;
- OG 9-90. Sporirea siguranței populației la domiciliu, în comunitate și în spațiile publice.

De asemenea, PNSR 2025-2030 se aliniază la Lista priorităților de politici publice pentru perioada 2026-2028, aprobată de către CIPS la 27.12.2024, care va sta la baza elaborării PND 2026-2028, în special la obiectivul în domeniul siguranței rutiere: OG 2 OS 2.1. Sporirea mobilității prin sisteme de transport eficiente, durabile și sigure.

În Program au fost incluse și acțiuni care vin să pună în aplicare recomandările care se regăsesc în Raport avocatului poporului „Dreptul la viață, sănătate, siguranță și securitate în traficul rutier” (2024), care analizează problema siguranței rutiere prin prisma respectării drepturilor omului.

Programul național de siguranță rutieră 2025-2030 a fost elaborat sub egida Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, de către Grupurile de lucru interinstituționale instituite prin Ordinul Ministrului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr.129 din 20.08.2024.

În baza acestui ordin au fost constituite 5 grupuri de lucru, corespunzătoare cu 5 subdomenii: managementul siguranței rutiere, drumuri sigure, vehicule sigure, utilizatori siguri și răspuns post-accident, prin implicarea activă a următoarelor autorități/instituții:

- Ministerul Afacerilor Interne;
- Ministerul Educației și Cercetării;
- Ministerul Sănătății;
- Agenția Servicii Publice;
- Agenția Națională Transport Auto;

- Î.S. „Administrația de Stat a Drumurilor”.

De asemenea, în dependență de intervențiile necesare în domeniile vizate de Program, au fost atrase în calitate de părți următoarele autorități și instituții publice:

- Biroul Național de Statistică;
- Cancelaria de Stat;
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;
- Ministerul Mediului;
- Ministerul Apărării;
- Ministerul Muncii și Protecției Sociale;
- Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare;
- Ministerul Afacerilor Externe;
- Centrul de Armonizare a Legislației etc.

Având în vedere complexitatea proiectului dat, întru asigurarea unui proces participativ de elaborare au fost consultate și implicate instituții și asociații de profil precum:

- Asociația Patronală Uniunea Transportatorilor și Drumarilor din RM;
- Asociația Internațională a Transportatorilor Auto;
- Universitatea Tehnică a Moldovei, Observatorul de Siguranță a Infrastructurii Rutiere;
- UPSC Centrul Național de Educație Rutieră;
- A.O. Automobil Club Moldova;
- Congresul Autorităților Locale din Moldova;
- Alianța Biciclete Chișinău;
- Centrul pentru Drepturile Persoanelor cu Dizabilități;
- Alte asociații/cluburi din domeniu auto/moto.

De menționat, că la fiecare etapă de elaborare a documentului de politici, au fost organizate consultări publice, cu antrenarea societății civile și a partenerilor de dezvoltare.

II. ANALIZA SITUAȚIEI

2.1 Siguranța rutieră în Republica Moldova

Siguranța rutieră este un subiect important, care afectează calitatea vieții tuturor cetățenilor unui stat. Pe parcursul ultimilor ani, creșterea rapidă a numărului de vehicule, combinată cu multe alte provocări la adresa siguranței rutiere, a creat o tendință ascendentă constantă a deceselor în accidente rutiere în Moldova.

Angajamentul Moldovei față de siguranța rutieră a fost confirmat de către reprezentantul național la sesiunea de nivel înalt a Națiunilor Unite din iunie 2022, care a adoptat un nou Deceniu de acțiune al Națiunilor Unite privind siguranța rutieră pentru 2021-2030.¹

Conform celor mai recente date publicate în raportul anual ”World Bank, Road Safety Country Profile—The Republic of Moldova, 2024”, elaborat de către Eastern Partnership Transport Panel (EaP)², în analiza comparativă a ratelor de deces în accidente rutiere în regiunile europene și eurasiatice în 2023, Moldova se remarcă printr-o rată a mortalității de 7,88.

¹ <https://press.un.org/en/2022/ga12432.doc.htm>

² <https://www.who.int/publications/m/item/road-safety-mda-2023-country-profile>

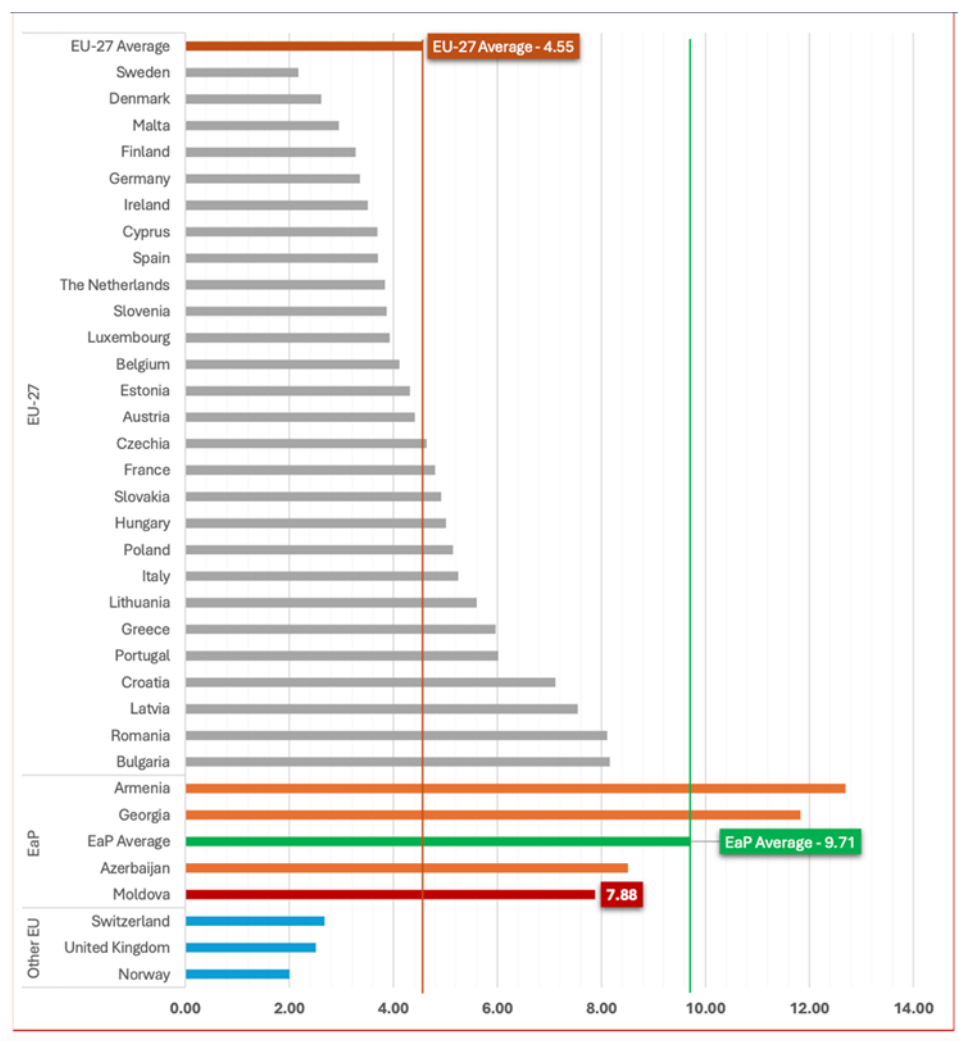


Figura nr. 1. Rata mortalității în rezultatul accidentelor rutiere în RM în comparație cu statele din UE și statele din Parteneriatul Estic. Sursa: World Bank, 2024

În regiunea Parteneriatului Estic (EaP), rata mortalității în accidente rutiere a Moldovei este ușor sub media de 9,71 din Parteneriatul Estic, ceea ce indică că are performanțe mai bune decât unii dintre colegii săi regionali, dar se confruntă în continuare cu provocări semnificative în materie de siguranță rutieră.

În special, este de remarcat că, datele arată că rata mortalității în urma accidentelor rutiere în Moldova de 7,88 este semnificativ mai mare decât media UE-27 de 4,55.

Aceasta poziționează provocările Moldovei în materie de siguranță rutieră în contrast puternic cu cele din Suedia (2,18) și Danemarca (2,61), care au cele mai scăzute rate de deces din UE-27.

Chiar și în comparație cu ratele mai mari din UE-27, cum ar fi cele din Bulgaria (8,16) și România (8,11), rata Moldovei este comparabilă, dar încă reflectă o nevoie de îmbunătățire.

Diferența notabilă dintre mediile Republicii Moldova și cele ale UE-27 sugerează mai mulți factori de bază, inclusiv disparități în calitatea infrastructurii rutiere, standardele de siguranță a vehiculelor, aplicarea legilor rutiere și campanii de conștientizare a publicului.

În perioada 2015-2022 numărul accidentelor rutiere și a deceselor cauzate de accidentele rutiere a scăzut. Însă această reducere a fost una modestă (Figura nr. 2).

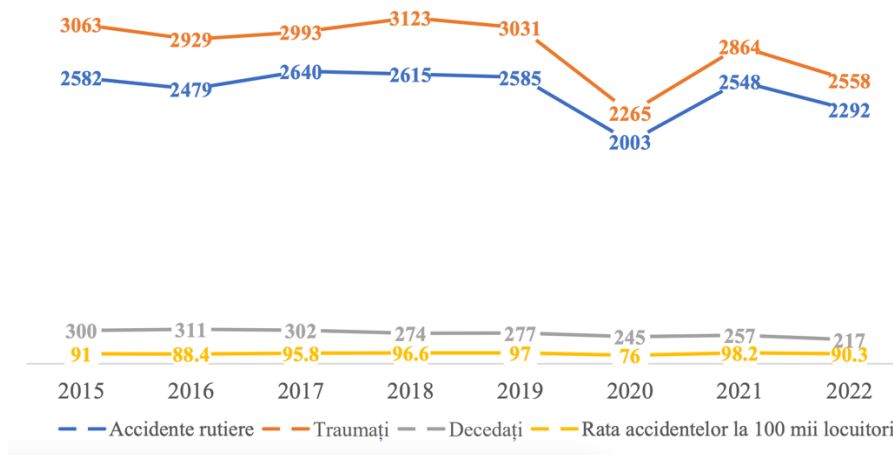


Figura nr. 2. Indicatorii siguranței rutiere în perioada 2015-2022

Măsurile restrictive adoptate în anul 2020 pentru combaterea pandemiei provocate de COVID-19 au restricționat circulația oamenilor, astfel fiind atestată o tendință descrescătoare a principalilor indicatori ai siguranței rutiere (Figura nr. 2).

Însă, în anul 2021, după eliminarea restricțiilor, s-a constatat cea mai mare rată a accidentelor rutiere la 100 mii locuitori din ultimii ani, fiind înregistrate 2 548 de accidente.

Tendențe similare pot fi observate în numărul de decese (Figura nr. 3). Numărul persoanelor decedate în urma accidentelor rutiere a scăzut cu 51,0%, de la 443 la 217 în perioada 2011-2022. În aceeași perioadă, numărul persoanelor rănite grav a scăzut cu 17,8%, de la 987 la 811. La fel, numărul persoanelor rănite ușor a scăzut cu 29,6%, de la 2.548 la 1.793.

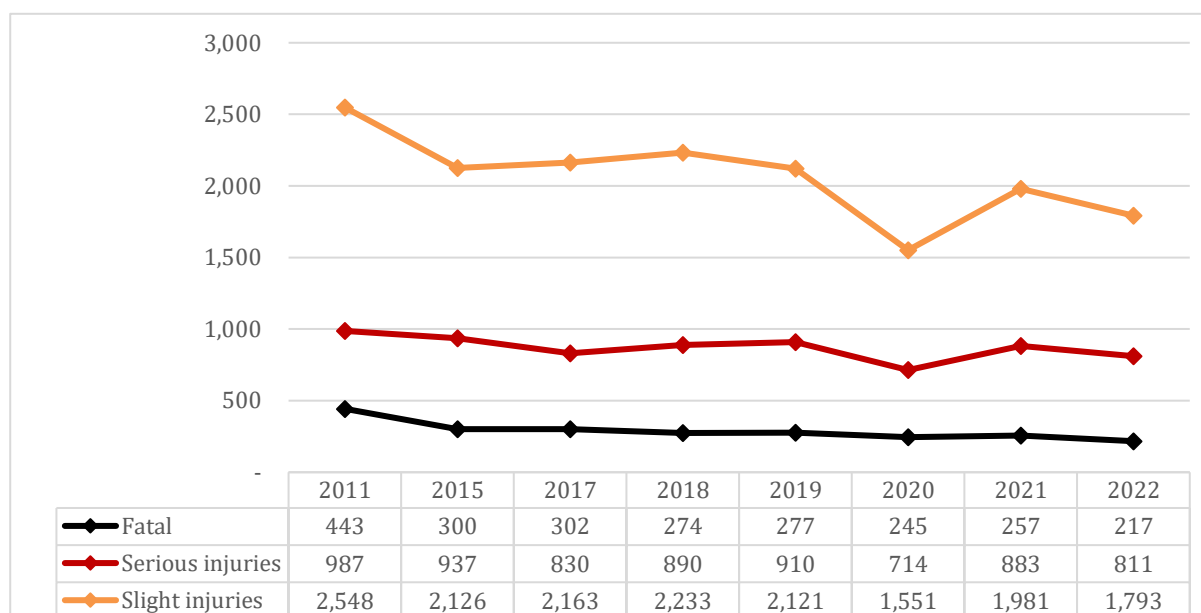


Figura nr. 3. Indicatorii consecințelor accidentelor rutiere în Moldova în perioada 2011-2022

În același interval de timp (2011-2022), riscul public, adică numărul de persoane decedate la un milion de locuitori a scăzut cu 46,5% (de la 155 la 83). Totuși, comparând datele generalizate pentru anii 2023-2024, se atestă o creștere cu +1,36% a numărului de accidente înregistrate, cu +5,56% a persoanelor decedate și cu +3,49% a persoanelor traumatizate.

Conform datelor statistice, în 2023, șoferii și pasagerii mașinilor cu 4 roți și a vehiculelor ușoare au reprezentat 25,1% din decesele în accidente rutiere și 17,5% din răniurile în accidente rutiere.

Aceasta este o scădere de la 29,9% a deceselor și 20,9% a rănilor în 2021. În timp ce cifrele mai recente constituie încă o parte semnificativă din total, tendința descendentă indică potențiale îmbunătățiri ale măsurilor de siguranță a vehiculelor sau ale condițiilor rutiere pentru acest grup.

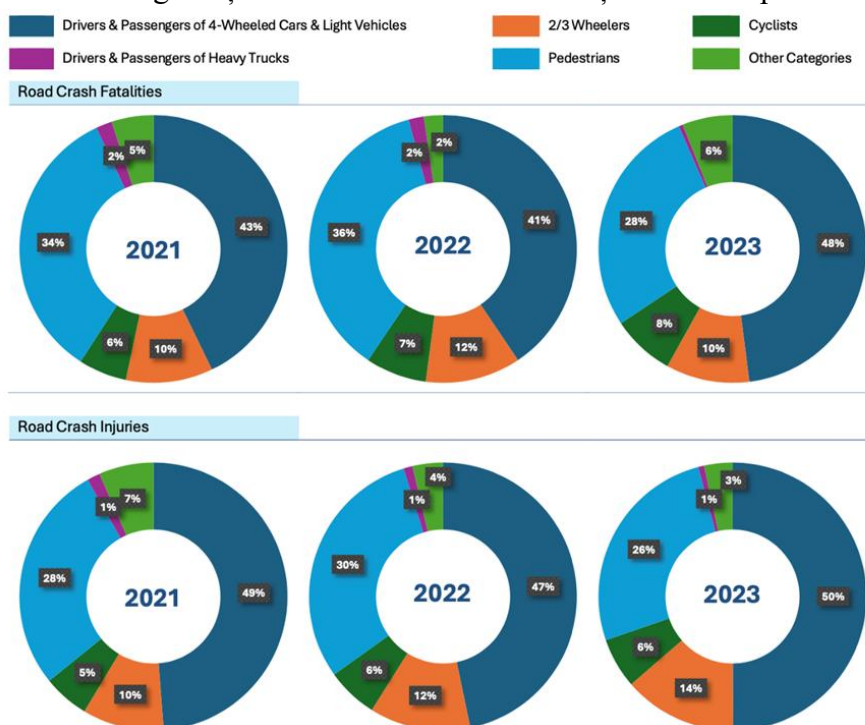


Figura nr. 4 Distribuția victimelor accidentelor rutiere în Moldova pe tipuri de utilizatori.

Sursa: World Bank, 2024

Pietonii au fost în mod deosebit expuși riscului, decesele reprezentând 14,6% din accidentele rutiere în 2023, în scădere semnificativă de la 23,6% în 2021. Rata rănirii pietonilor a fost de 9,2% în 2023, o scădere de la 11,8% în 2021. Reducerea semnificativă a ambelor decese și rănile evidențiază măsuri eficiente de siguranță, dar pietonii rămân un grup cu risc ridicat, subliniind astfel nevoia de îmbunătățiri continue în infrastructura pietonală și campanii de siguranță.

Decesele în rândul vehiculelor cu 2-3 roți (motociclete, motorete, scutere) au reprezentat 5,3% din decesele în accidente rutiere în 2023, în scădere de la 7,3% în 2021. Rata rănirilor pentru acest grup a fost de 4,8% în 2023, arătând o schimbare minoră de la 4,2% în 2021. Deși ratele privind mortalitatea și rănirea au scăzut ușor, vehiculele cu 2-3 roți rămân un grup vulnerabil și necesită măsuri de siguranță specifice.

Bicicliștii au reprezentat 4,0% din accidentele rutiere în 2023, o ușoară scădere de la 5,0% în 2022. Leziunile în rândul bicicliștilor au reprezentat 2,1% din accidentele rutiere în 2023, în scădere de la 2,4% în 2021. Această tendință descendentă sugerează îmbunătățirea siguranței cicliștilor, deși sunt necesare eforturi continue pentru a menține și spori aceste siguranțe măsuri.

Analiza consecințelor accidentelor rutiere pe sexe arată că din 2021 până în 2023, grupul de adulți de sex masculin a afișat în mod constant cel mai mare număr de decese dintre toate grupurile de vârstă și gen din Moldova, ceea ce indică o populație semnificativă cu risc ridicat. Categoria bărbaților în vârstă a prezentat ușoare fluctuații, dar această categorie demografică rămâne vulnerabilă, evidențiind necesitatea unor măsuri de siguranță sporite.



Figura nr. 5 Consecințele accidentelor rutiere în Moldova, distribuția pe sexe.

Sursa: World Bank, 2024

Grupul de adulți de sex feminin a înregistrat o ușoară creștere a deceselor în 2023, ceea ce indică un risc continuu. Deși grupurile de copii, atât bărbați, cât și femei, au înregistrat un număr relativ scăzut de decese, fluctuațiile, în special creșterea numărului de decese a copiilor de sex masculin în 2023, subliniază necesitatea unor măsuri de siguranță concentrate pentru această grupă de vârstă mai tânără. Femeile în vârstă au arătat o tendință de scădere a numărului de decese, care este pozitivă, dar necesită totuși atenție.

Raportat la categoriile de vârstă, datele privind decesele în accidente rutiere ale pietonilor în Moldova arată că bărbații adulți (15-64 de ani) prezintă în mod constant cel mai mare număr, atingând un vârf la 43 în 2022, înainte de a scădea la 22 în 2023. Bărbații în vârstă (65+ ani) rămân, de asemenea, vulnerabili, cu decesele în ușoară schimbare, de la 8 în 2021 și 2022 la 9 în 2023.

Date pentru femeile adulte și grupurile de femei în vârstă prezintă variabilitate, decesele în rândul adulților de sex feminin crescând la 10 în 2023 și femeile în vârstă scăzând de la 21 în 2021 la 7 în 2023, fapt care reflectă creșterea numărului de conducători auto de sex feminin.

În general, datele evidențiază vulnerabilitatea persistentă a bărbaților adulți, a bărbaților în vârstă și a femeilor adulte la accidentele rutiere pietonale, fie că sunt decese sau rănite. Fluctuațiile notabile și creșterile recente ale anumitor categorii demografice, în special în rândul copiilor de sex masculin și al pietonilor în vârstă, subliniază necesitatea unor măsuri de siguranță specifice.

Comparând datele generalizate pentru anii 2023-2024, se atestă o creștere cu +1,36% a numărului de accidente înregistrate, cu +5,56% a persoanelor decedate și cu +3,49% a persoanelor traumatizate.

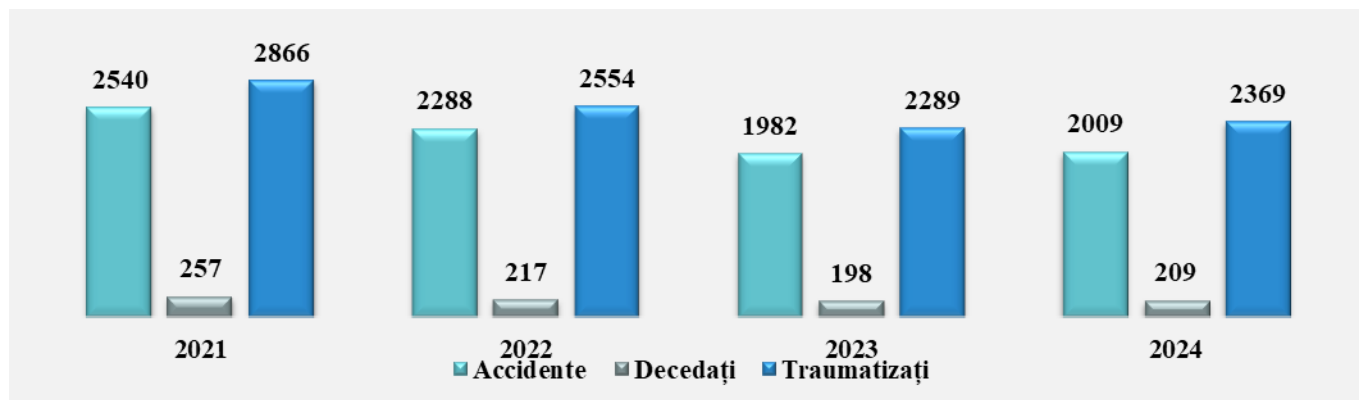


Figura nr. 4 Trendul accidentelor rutiere înregistrate pe parcursul a 12 luni ale anilor 2021 – 2024.

Tabelul nr. 1 Evoluția situației accidentare pentru 12 luni ale anului 2024

Accidente / persoane	2023	2024	+/-	%
Înregistrate	1982	2009	+27	+1,36%
Decedați	198	209	+11	+5,56%
Traumatizați	2289	2369	+80	+3,49%

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

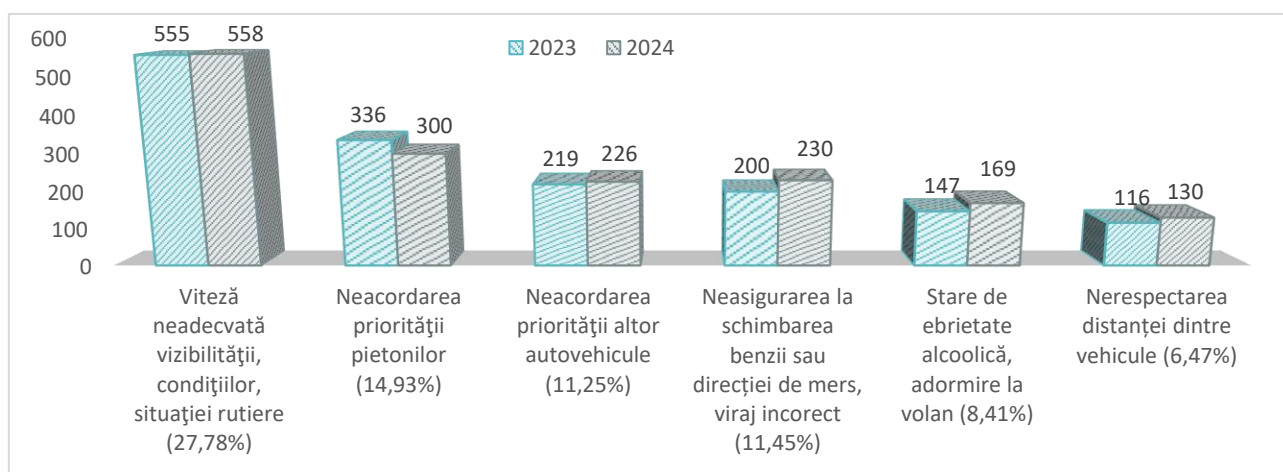


Figura nr. 5. Principalele cauze generatoare de accidente rutiere, anul 2024

Astfel, indicii generalizați pentru anii 2023 și 2024 în Tabelul nr. 2, supuși analizei, cu referire la „cauza producerii accidentelor rutiere”, ne arată că „Viteza neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere” rămâne principala cauză și constituie 27,78% sau 558 de accidente (a.p.555, +0,54%) din numărul total al accidentelor supuse evidenței pentru perioada vizată, care a dus la decesul a 102 de persoane (a.p.106, -3,77%) și traumatizarea altor 656 (a.p.651, +0,77%).

Tabelul nr. 2 Principalele cauze generatoare de accidente rutiere, anul 2024

Cauza producerii accidentului	2023			2024			Total General		
	A	D	T	A	D	T	A	D	T
Alte abateri comise de conducătorii auto	29	4	32	23	1	25	-20,69	-75	-21,88
Circulație pe stânga	7	0	7	12	5	17	71,43	100	142,86
Conducere imprudentă	111	9	111	135	15	131	21,62	66,67	18,02

Defecțiuni tehnice la mecanismul de direcție al autovehiculului	2	0	2	2	1	2	0	100	0
Depășire neregulamentară	51	9	79	49	16	84	-3,92	77,78	6,33
Deplasarea pietonilor pe partea dreaptă a drumului	4	3	1	3	2	1	-25	-33,33	0
Neacordarea priorității altor autovehicule	219	7	278	226	9	299	3,2	28,57	7,55
Neacordarea priorității pietonilor	336	6	345	300	12	296	-10,71	100	-14,2
Neasigurarea la schimbarea benzii sau direcției de mers, viraj incorrect	200	8	253	230	11	268	15	37,5	5,93
Nerespectarea distanței dintre vehicule	116	3	133	130	2	198	12,07	-33,33	48,87
Stare de boală, conducerea sub influența preparatelor medicamentoase	7	2	7	7	4	6	0	100	-14,29
Stare de ebrietate alcoolică, adormire la volan	147	23	178	169	17	198	14,97	-26,09	11,24
Stare de oboseală avansată, adormire la volan	22	5	31	24	3	52	9,09	-40	67,74
Traversare neregulamentară a drumului de către pietoni	93	10	83	84	9	78	-9,68	-10	-6,02
Viteză neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere	555	106	651	558	102	656	0,54	-3,77	0,77

În anul 2024 pe teritoriul republicii sau produs **717** (a.p.703, +1,99%) de accidente rutiere cu **implicarea pietonilor**, soldate cu **62** (a.p.55, +12,73%) persoane decedate și **582** (a.p.601, -3,16%) 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 și constituie **35,68%** din numărul total de accidente rutiere înregistrate pentru 12 luni ale anului 2024.

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 (57,04%)** și la **traversarea neregulamentară a drumului (23,29%)**. În același timp, indicii supuși analizei prezintă că numărul ridicat al persoanelor **decedate** în calitate de pietoni (17 persoane) au survenit ca urmare a **tamponării pietonilor care circulau pe partea dreaptă a drumului**.

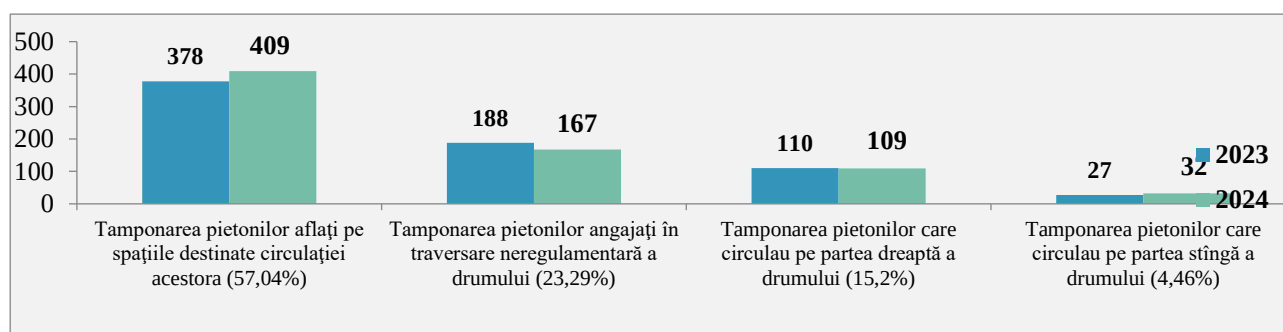


Figura nr. 6. Accidentele rutiere cu implicarea pietonilor, anul 2024

În același timp, în accidentele rutiere au fost implicați și minori, **444** (a.p.436, +1,8%) persoane, ceea ce constituie **17,22%** din numărul total de victime survenite în urma accidentelor înregistrate, din ele 8 (a.p.17, -52,9%) au decedat, **323** (a.p.301, +7,3%) au fost traumatizați ușor, **97** (a.p.84, +15,5%) traumatizați grav și 16 (a.p.34, -52,9%) nu au pățimit. Fiind înregistrată o **creștere la numărul minorilor implicați**, comparativ cu perioada analogică a anului precedent.

Totodată, la capitolul producerea accidentelor rutiere din culpa minorilor, **92** de minori implicați (a.p.104, -11,5%), din ele 0 (a.p.5, -100%) au decedat, 53 (a.p.53) au fost traumatizate ușor, **26** (a.p.27, -3,7%) traumatizate grav și 13 (a.p.19) nu au pățit.

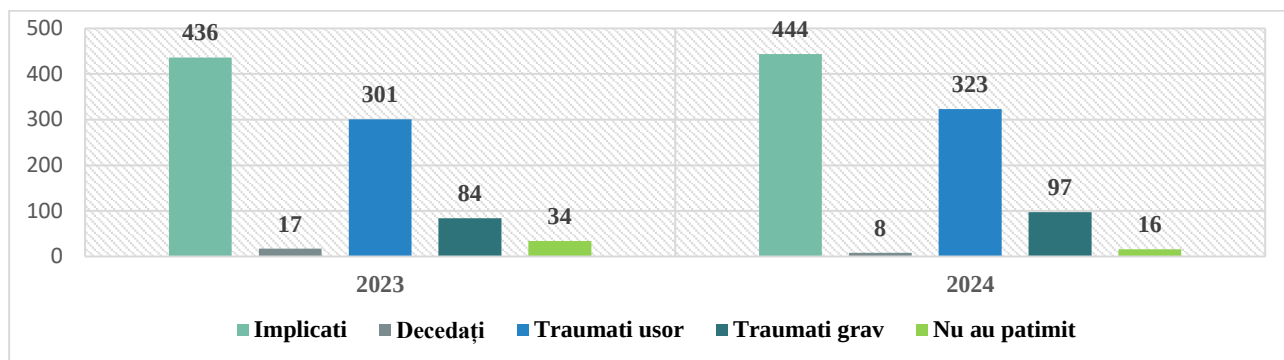


Figura nr. 7 Accidentele rutiere cu implicarea minorilor, anul 2024

Rata înaltă a accidentelor rutiere în RM și gravitatea impactului acestei probleme asupra siguranței publice sunt reflectate și în raportul avocatului poporului „Dreptul la viață, sănătate, siguranță și securitate în traficul rutier” (2024), care analizează problema siguranței rutiere prin prisma respectării drepturilor omului.

La nivel global, accidentele rutiere costă între 2% și 7% din PIB, subliniind povara financiară semnificativă pe care o impun.

În Moldova, costul economic și social al deceselor și rănilor în accidente rutiere (atât grave, cât și minore) este calculat utilizând regula generală de aproximare elaborată de iRAP.

Această metodă estimează costul unui deces la PIB-ul pe cap de locuitor înmulțit cu 70 și costul unei răni grave la aproximativ 25% din valoarea unei vieți statistice (VSL). iRAP Safety Insight Explorer oferă o defalcare detaliată a acestor costuri și evidențiază impacturile economice și sociale semnificative ale accidentelor rutiere. Pentru Moldova, costul estimat în 2021 a fost de 503,1 milioane USD, ceea ce reprezintă aproximativ 3,7% din PIB-ul țării.

Costul economic și social al accidentelor rutiere în Moldova, calculat folosind metodologia iRAP, evidențiază impacturi financiare semnificative de-a lungul anilor. Aplicând un raport estimat de 15:1 de răni grave per deces, este clar că aceste costuri au fost substanțiale din 2010 până în 2023.

Mai exact, în 2023 costul deceselor în accidente rutiere a fost estimat la 94.697.896 USD, în timp ce costul rănilor grave a fost de 355.117.109 USD. Aceasta are ca rezultat un cost total de 449.815.004 USD, ceea ce reprezintă 2,7% din PIB-ul Moldovei. Graficul de mai jos ilustrează tendința costurilor din 2010 până în 2023, subliniind povara economică persistentă și în creștere pe care o impun accidentele rutiere asupra țării.



Figura nr. 8 Costurile estimate ale consecințelor accidentelor rutiere în Moldova.

Sursa: World Bank, 2024

Dezvoltarea, implementarea și evaluarea strategiilor de siguranță rutieră în Moldova vor implica mai mulți factori interesați – inclusiv mediul academic, sectorul privat, grupuri de tineri și societatea civilă.

Această abordare are ca scop sporirea eficienței măsurilor de siguranță rutieră. În pofida cadrului cuprinzător și a implicării părților interesate, în prezent nu există fonduri dedicate alocate în bugetul statului pentru activități specifice de siguranță rutieră, cum ar fi prevenirea vătămărilor, asistența medicală și tratamentul leziunilor cauzate de accident, consolidarea capacităților și cercetarea.

Doar 0,25% din finanțarea obișnuită pentru siguranța rutieră provine din veniturile guvernamentale generale, fără contribuții semnificative din asigurările de sănătate, asigurările auto, donatorii internaționali, donatorii naționali sau impozitele alocate.

Republica Moldova implementează mai multe măsuri fiscale legate de siguranța rutieră, inclusiv impozitarea pe combustibil/carburant, băuturi alcoolice, utilizarea drumului (de exemplu, taxe de drum), achiziționarea de vehicule, asigurarea vehiculelor și sancțiuni economice pentru infracțiuni.

Analiza iRAP pentru Moldova evidențiază beneficiile potențiale ale investiției în siguranța rutieră. O investiție anuală de 0,2% din PIB, aproximativ 33,3 milioane USD anual din 2021 până în 2030, ar putea îmbunătăți semnificativ rezultatele în materie de siguranță rutieră.

Se estimează că această investiție va salva 93 de vieți anual, va preveni 149.094 decese și răni pe parcursul a 20 de ani și va genera un beneficiu economic anual de 168,2 milioane USD, rezultând un raport beneficiu-cost de 6,9.

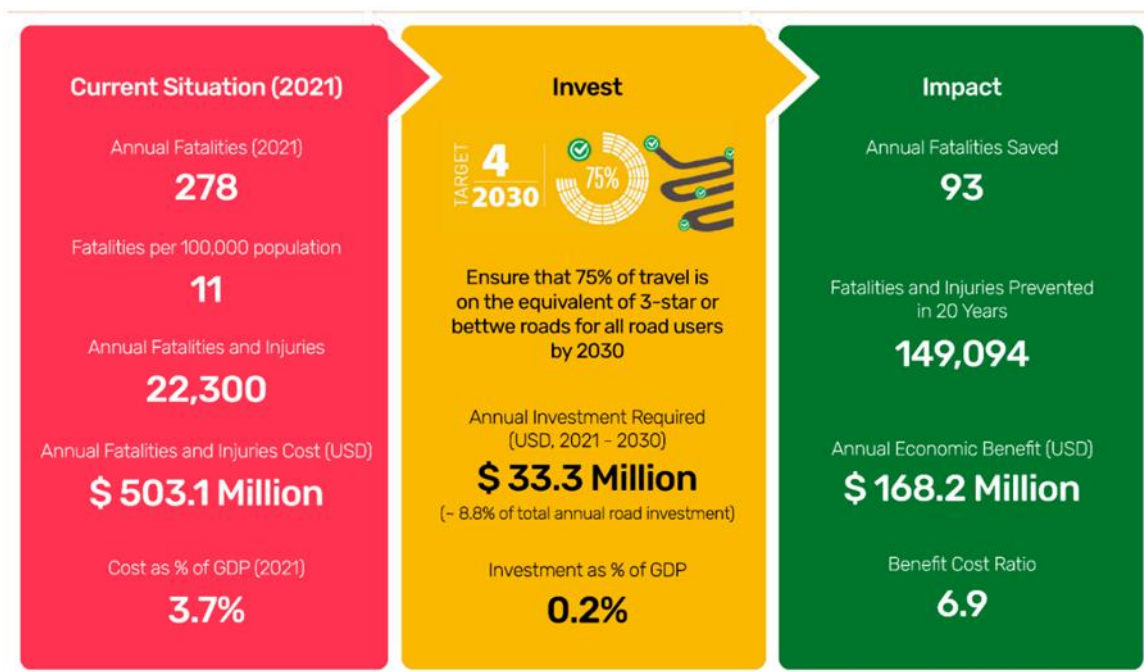


Figura nr. 9 Beneficiile investițiilor în siguranța rutieră.

Sursa: iRAP Safety Insights Explorer (<https://irap.org/safety-insights-explorer/>)

2.2 Actele normative relevante siguranței rutiere

În ultimele 2 decenii, Republica Moldova a progresat în domeniul promovării siguranței rutiere. Au fost adoptate o serie de legi și regulamente noi privind siguranța rutieră:

- **Legea drumurilor nr. 509/1995** stabilește principiile economice, juridice și organizatorice de administrare, proiectare, construcție, întreținere, extindere și utilizare a drumurilor, eficientizarea administrării de stat a activităților în domeniul drumurilor și principiile de clasificare a rețelei de drumuri din punct de vedere funcțional și tehnic.

Totuși, în Legea drumurilor nu sunt stabilite obligațiuni concrete ale administratorilor drumurilor, referitoare la siguranța infrastructurii rutiere și rolul acesteia în ansamblu. Fapt ce impune stabilirea unor obligațiuni concrete în raport cu administratorii drumurilor publice.

- **Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier** reglementează relațiile juridice și 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.

Având în vedere multitudinea de modificări ale Legii nr. 131/2007, urmare a unei analize superficiale a acesteia, putem observa: **atribuții improprii a unor ministere** (art. 13 De competența Ministerului Agriculturii și Industriei Alimentare este i) verificarea periodică, sistematică, la stațiile de alimentare, a calității carburanților și a lubrifianților, făcând publice rezultatele; j) impunerea utilizării pe teritoriul țării a carburanților curați din punct de vedere ecologic; k) asigurarea respectării legislației privind emisiile de noxe ale surselor mobile de poluare); **reglementări improprii unei legi** (Condiții minime de dotare cu echipamente și materiale didactice pentru desfășurarea activității de instruire a conducătorilor de vehicule și/sau a instructorilor în conducere auto).

- **Legea nr. 350/2023** privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere a fost adoptată recent, fiind determinat cadrul instituțional și modul de gestionare a siguranței circulației în cadrul infrastructurii rutiere prin următoarele proceduri:

a) evaluarea de impact asupra siguranței rutiere;

- b) auditul în domeniul siguranței rutiere;
- c) inspecțiile în domeniul siguranței rutiere;
- d) clasificarea siguranței rețelei rutiere.

- Hotărârea de Guvern **nr. 155/2003 cu privire la Consiliul Național pentru Securitatea Circulației Rutiere**. Urmare a unor modificări a acestei hotărâri, a fost instituit Biroul Executiv al Consiliului (în cadrul Cancelariei de Stat), care urma să asigure secretariatul și activitatea curentă a Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere. În pofida celor relatate, din practică s-a demonstrat că conceptul de Birou executiv și modul de constituire a acestuia sunt ineficiente și în decurs de 10 ani a fost parțial funcțional doar în anul 2018.

Prin urmare, a apărut necesitatea de a modifica abordarea și a delega atribuțiile Biroului executiv unei structuri organizaționale în cadrul căreia să fie angajat personal dedicat cu responsabilități concrete în domeniul siguranței traficului rutier.

- Hotărârea de Guvern **nr. 693/2007 cu privire la aprobarea Concepției Sistemului informațional automatizat “Registrul de stat al accidentelor rutiere”**. Potrivit conceptului respectiv, datele cu referire la vehicule, se colectează într-un număr de 39 de indicatori, iar cu referire la persoanele implicate – 45 de indicatori. În total, circa 163 de indicatori ar trebui colectați urmare accidentului rutier.

La fel, în prezent, există mai multe deficiențe în sistemul de colectare a datelor:

- lipsa de date separate pentru răniile grave și cele ușoare;
- lipsa de date privind lățimea drumului, numărul benzilor de circulație;
- lipsa de date privind manevrele vehiculelor;
- lipsa de date privind starea psihologică a persoanelor implicate în accident, cu excepția drogurilor și alcoolului;
- nu se înregistrează toate datele conform protocoalelor CADaS a CE;
- nu există o definiție argumentată și un mecanism legal de management a punctelor negre;
- nu sunt colectate coordonatele de geolocație ale accidentelor rutiere.

- Hotărârea de Guvern **nr. 357/2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere**. În Regulamentul circulației rutiere au fost operate mai multe modificări care nu au fost suprapuse cu Convenția nr. 87 din 08-11-1968 ASUPRA CIRCULAȚIEI RUTIERE, la care Republica Moldova este parte din 26 mai 1994. Cu titlu de exemplu, pot fi prezentate prevederile pct. 43 subpct. 2) lit. b) din Regulament care statuează, *„pe sectoarele de drum pe care benzile de circulație cu lățime sporită sînt separate de acostament cu lățime sporită prin marcajul 1.6 b), conducătorii vehiculelor ce urmează a fi depășite sînt obligați să se deplaseze spre dreapta pe acostament, pentru a nu crea obstacole vehiculelor care depășesc”*.

Această normă duce la crearea situațiilor de accident prin permiterea efectuării manevrelor de depășire simultană a 2 vehicule care se deplasează în direcții opuse și obligarea conducătorilor depășiți să intre pe acostament unde se pot deplasa regulamentar pietonii.

De asemenea, în Regulamentul circulației rutiere nu sunt menționate în cifre orientative sau exacte o serie întregă de restricții, *“pe partea dreaptă a părții carosabile cît mai aproape de bordură sau pe acostament”*, la fel la definiția *„oprire voluntară”* nu este indicat timpul rezervat, ceea ce poate conduce la acțiuni abuzive de staționare, *“Depășirea este interzisă: a) în intersecțiile cu circulația nedirijată și în imediata apropiere înainte de acestea”* acești termeni fără o specificare a distanței exacte duc la o interpretare diferită și ulterior situații de risc sporit, în special accidente cu urmări grave.

2.3 Evoluția acțiunilor de siguranță rutieră

În octombrie 2009, a fost lansată o nouă campanie națională de siguranță rutieră – Make Roads Safe Moldova (Facem drumurile din Moldova mai sigure) – pentru a aborda criza tot mai mare a deceselor și traumelor rutiere. Guvernul, Parlamentul, autoritățile locale, poliția, organizațiile civile și donatorii s-au reunit pentru a-și manifesta suportul noului obiectiv de a înjumătăți numărul deceselor în accidente rutiere pe parcursul unui deceniu.

Eforturile Republicii Moldova a fost construit pe cei cinci piloni ai Planului de acțiuni privind siguranța rutieră al Națiunilor Unite. În fiecare dintre aceste domenii s-au făcut progrese care au salvat vieți pe drumurile din țară. Acestea includ:

- Gestionarea mai bună a siguranței rutiere

Subliniind importanța siguranței rutiere, a fost înființat un Consiliu Național pentru Securitatea Circulației Rutiere reînnoit, prezidat de către Prim-ministru și care include departamente ministeriale, autorități publice locale, organizații neguvernamentale și agenții de reglementare. În 2014 a fost introdus un nou Cod al transporturilor rutiere pentru o gestionare mai sigură a tuturor formelor de transport rutier și au fost implementate alte reforme legale pentru a sprijini siguranța rutieră.

- Infrastructură rutieră mai sigură

Cu suportul donatorilor, Moldova a modernizat drumurile naționale cheie, care fac parte din coridoarele transeuropene importante pentru comerț și dezvoltare. Începând cu anul 2015, Proiectul de îmbunătățire a drumurilor locale a reabilitat 150 de șosele și drumuri locale prioritare care nu fuseseră reînnoite de peste 30 de ani, deserving 41 de comunități. Totodată, au fost construiți 69 km de trotuare sigure pentru a îmbunătăți siguranța pietonilor. De asemenea, a fost îmbunătățit cadrul normativ necesar pentru asigurarea și creșterea gradului de siguranță a circulației pe drumurile publice.

- Vehicule mai sigure

S-a realizat o analiză a condițiilor tehnice ale vehiculelor pentru a identifica îmbunătățirile necesare. Au fost introduse reglementări noi pentru o mai bună monitorizare a procesului de înmatriculare și inspecție periodică a vehiculelor, împreună cu o mai bună pregătire a inspectorilor tehnici.

- Participanți la trafic mai siguri și aplicarea legii

Au fost adoptate legi noi care impun utilizarea centurilor de siguranță și a sistemelor de reținere pentru copii. Educația privind siguranța rutieră face acum parte din programul școlar.

Poliția rutieră a fost reformată fundamental pentru a reduce corupția și a profesionaliza aplicarea legislației privind siguranța rutieră. În 2013 a fost introdus primul sistem de supraveghere video pentru încălcările rutiere și au fost introduse amenzi mai realiste pentru a susține siguranța rutieră.

Modificările la Regulamentul circulației rutiere au introdus zone cu viteză redusă de 30 km/h acolo unde participanții vulnerabili la trafic se intersectează cu traficul motorizat, în centrele vechi ale orașelor, zonele școlare, inclusiv parcuri și instituții medicale.

- Reacție mai bună după accident

În 2016 a fost introdus un serviciu național unic pentru răspuns la situațiile de urgență cu un singur număr de apel de urgență. Modernizarea serviciilor de urgență a progresat în ultimul deceniu

și continuă până în prezent, cu îmbunătățiri ale flotelor (parcurilor de mașini) poliției, pompierilor și ambulanței.

2.4 Evaluarea performanțelor de siguranță rutieră

În perioada 2023-2024, cu suportul Comisiei Economice a Organizației Națiunilor Unite pentru Europa, a fost realizată ”Evaluarea performanței de siguranță rutieră în Republica Moldova” – o analiză complexă și multilaterală a domeniului siguranței rutiere din țară². Raportul publicat identifică aspectele cele mai critice pentru dezvoltarea sistemului național de siguranță rutieră din țară și oferă recomandări pentru îmbunătățirea acestuia. Documentul are la bază o evaluare amplă a situației actuale a siguranței rutiere în Moldova și include analize ale următoarelor subiecte:

- cadrul juridic și instituțional pentru siguranța rutieră;
- situația și tendințele actuale în materie de siguranță rutieră;
- limitări în capacități, resurse financiare și umane;
- lacune în cadrul normativ și de reglementare național;
- conformitatea legislației naționale cu normele internaționale și europene în domeniul siguranței rutiere;
- instrumente juridice legate de siguranță și coordonare între părțile interesate în domeniul siguranței rutiere.

Analiza evidențiază, de asemenea, bunele practici în materie de siguranță rutieră și subliniază importanța aderării și implementării instrumentelor juridice cheie ale Națiunilor Unite legate de siguranța rutieră ca mijloc eficient de îmbunătățire a sistemelor de siguranță rutieră atât la nivel național, cât și la nivel local.

Astfel, Raportul Performanței Siguranței Rutiere în Moldova confirmă că, deși numărul total al accidentelor rutiere și al deceselor a scăzut în perioada 2011-2022, riscul public rămâne ridicat, iar în ultimii ani (2019-2022), rata deceselor rutiere (numărul de persoane ucise la un milion de locuitori) se situează la aproximativ de două ori mai mare decât media Uniunii Europene.

Astfel de cifre aduc costuri economice uriașe și, în funcție de sursa datelor pentru Moldova, diferite estimări ale costurilor socio-economice variază de la 1,26% la 10,5% din PIB și poate fi estimată la începutul anului 2022 la suma de 214,57 mln. USD sau circa 225 mii USD per persoană³.

Constatările evaluării performanței siguranței rutiere au fost utilizate la elaborarea prezentului Program Național de Siguranță Rutieră și sunt focusate pe 5 piloni, după cum urmează:

2.4.1 Managementul siguranței rutiere

Gestionarea eficientă a siguranței rutiere este esențială pentru reducerea numărului de decese și traumatisme în accidente rutiere și pentru menținerea unui sistem sigur de protecție a participanților la trafic.

În conformitate cu prevederile Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, sistemul instituțional de competențe este destul de larg, implicând autorități precum, Ministerul Afacerilor Interne (prevenție și gestionare a circulației, înregistrare a accidentelor rutiere), cele responsabile de infrastructură și dezvoltare regională (gestionare a infrastructurii rutiere și transporturilor și siguranței

² <https://unece.org/transport/publications/road-safety-performance-review-moldova>

³ <https://ombudsman.md/raport-tematic-dreptul-la-viata-sanatate-siguranta-si-securitate-in-traficul-rutier/>

acestora), educație și cercetare (educația rutieră), Agenția de Servicii Publice (admiterea la trafic și registrele de evidență a conducătorilor auto și transporturilor) etc.

O bună gestionare a siguranței rutiere necesită:

- Stabilirea unor obiective ambițioase, dar realizabile pe termen lung și intermediar;
- Consolidarea sistemelor de management și a capacității tehnice la nivel național, regional și local;
- Deținerea unor date sigure și exhaustive pentru elaborarea și evaluarea politicilor și programelor;
- Monitorizarea progreselor și asigurarea responsabilității;
- Identificarea nevoilor de îmbunătățire și consolidarea capacității acolo unde este necesar.

O bună gestionare a siguranței rutiere trebuie, de asemenea, să se alinieze la deciziile mai largi de planificare economică și de transport pentru a ne atinge obiectivele de mediu, de dezvoltare și cele sociale. Prin urmare, Programul național pentru siguranța rutieră începe cu gestionarea siguranței rutiere.

Până în mai 2023, Consiliul Național pentru Securitatea Circulației Rutiere (CNSCR), a avut sarcina cheie de a identifica prioritățile, a planifica strategic și a monitoriza progresul în domeniul siguranței rutiere. Însă această structură a avut o capacitate redusă de intervenție din cauza lipsei de capacitate instituțională și finanțare adecvată.

Astfel, în ceea ce privește îmbunătățirea managementului siguranței rutiere (RSM), Moldova trebuie să coordoneze mai bine activitățile verticale și orizontale întreprinse de părțile interesate cheie în domeniul siguranței rutiere și să își consolideze capacitatea de a constitui o structură dedicată managementului siguranței rutiere.

Această structură trebuie să fie capabilă să ofere direcție strategică și să monitorizeze rezultatele siguranței rutiere, stabilind obiective specifice și măsurabile în procesul de implementare a Programului Național de Siguranță Rutieră și să beneficieze de surse de finanțare stabile și durabile pentru activitățile de sporire a siguranței rutiere.

2.4.2 Siguranța infrastructurii

În Moldova, cele mai multe călătorii de pasageri și transport de mărfuri au loc prin intermediul infrastructurii transportului rutier.

Prin urmare, proiectele de infrastructură rutieră care vizează creșterea în continuare a mobilității și circulației persoanelor și mărfurilor trebuie să includă siguranța rutieră ca prioritate.

Infrastructura care răspunde nevoilor utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, cum ar fi bicicliștii, motocicliștii, pietonii, copiii și persoanele cu dizabilități, este deosebit de importantă în Moldova, unde 50% din decese sunt printre utilizatorii vulnerabili ai drumului⁴.

În acest scop, Moldova trebuie să-și îmbunătățească cadrul normativ și standardele pentru proiectarea și construcția unor drumuri mai sigure. Aceasta ar trebui să includă utilizarea sporită a instrumentelor de management al siguranței infrastructurii rutiere (RISM) și o legislație consolidată privind sistemele inteligente de transport (ITS).

Potrivit datelor Ministerului Afacerilor Interne, cei mai frecvenți factori cauzali ai accidentelor rutiere între 2017 și 2022 în Republica Moldova a fost viteza inadecvată pentru vizibilitate, condițiile drumului și situația traficului⁵.

⁴ <https://ombudsman.md/raport-tematic-dreptul-la-viata-sanatate-siguranța-si-securitate-in-traficul-rutier/>

⁵ <https://politia.md/ro/advanced-page-type/rapoarte-si-evaluari>

În ceea ce privește victimele, viteza a fost recunoscută ca un factor determinant în 31,5% din cazurile în care oamenii au fost răniți și în 51,3% din accidente soldate cu decese. Prin urmare, sunt necesare eforturi de adaptare a infrastructurii rutiere, dar și de revizuirea limitelor minime de viteză stabilite pentru drumurile urbane unde există o concentrație mare de utilizatori vulnerabili. Aplicarea limitelor de viteză existente este, de asemenea, o problemă critică.

Încercările de limitare a vitezei depind de instalarea indicatoarelor rutiere, dar în absența unui sistem eficient de aplicare a legii, mulți șoferi ignoră aceste semne. Ca urmare, cele mai multe coliziuni cu pietonii din mediul urban au loc pe trecerile de pietoni (56,09%)⁶. În schimb, șoferii se plâng în permanență de ambuteiajele urbane, de condițiile proaste ale drumului și de locurile de parcare insuficiente.

Pentru a asigura o mobilitate urbană mai sigură în mediul urban din Moldova, sunt necesare următoarele acțiuni:

- Implementarea principiilor de proiectare sigură a drumurilor și străzilor;
- Creșterea capacităților autorităților locale în materie de siguranță rutieră;
- Adoptarea politicilor axate pe creșterea ponderii modale a transportului public și a călătoriilor active.

O atenție specială ar trebui acordată abordărilor privind siguranța rutieră, cum ar fi Vision Zero și Safe System Approach, precum și promovării unei mobilități mai durabile prin stimularea modurilor alternative de deplasare (bicicleta, trotineta, mersul pe jos).

Educația, consolidarea capacităților și tehnologia ar trebui folosite pentru a sprijini aceste intervenții în vederea construirii de drumuri mai sigure.

2.4.3 Siguranța vehiculelor

Flota de vehicule vechi prezintă provocări majore pentru sistemul de siguranță rutieră din Moldova. Vehiculele mai vechi nu au caracteristici moderne de siguranță, sunt mai puțin eficiente din punct de vedere energetic și poluează mai mult.

În medie, acestea ies din funcție mai frecvent, provocând pericole în rețeaua rutieră. În orașe, numeroase companii mici de transport privat care utilizează autobuze, au nevoie cetățenii.

Prin abordarea siguranței vehiculelor, putem asigura câștiguri majore în materie de sănătate și siguranță pentru toți participanții la trafic. Pentru aceasta, sunt necesare eforturi de îmbunătățire a actelor normative care reglementează standardele de siguranță a vehiculelor și inspecțiile vehiculelor. Abordarea problemelor în acest domeniu trebuie să aibă flexibilitatea de a răspunde schimbărilor și provocărilor viitoare de mobilitate cu care se confruntă Moldova.

Astfel, se constată necesitatea modificării legislației existente privind siguranța vehiculelor și adoptarea unui cadru normativ național care să acopere și nivelurile secundare pentru a defini clar, prin legi separate, condițiile administrative și tehnice pentru vehicule mai sigure.

De asemenea, este necesară transpunerea pe deplin în legislația națională a prescripțiilor cadrelor de reglementare ale ONU (Acordul ONU din 1958, Acordul ONU din 1997, Acordul european privind transportul internațional rutier de mărfuri periculoase (ADR), Acordul AETR privind munca echipajelor vehiculelor angajate în transportul rutier internațional) și Cadrele de

⁶ https://politia.md/sites/default/files/accidenta_insp_septembrie_2024.pdf

reglementare ale UE (Regulamentele UE 2018/858, 168/2013, 167/2013, 165/2014 și Directivele UE 2014/45, 2014/47).

Adițional, se impune:

- desemnarea autorităților naționale responsabile cu omologarea vehiculelor și supravegherea pieței și identificarea surselor de finanțare pentru operaționalizarea acestora;
- definirea condițiilor administrative și de capacitate pentru serviciile tehnice desemnate responsabile cu efectuarea inspecțiilor și încercărilor referitoare la conformitatea vehiculelor cu reglementările specificate;
- introducerea unui set de sancțiuni pentru nerespectarea reglementărilor specificate pentru vehicule și asigurarea mecanismului de aplicare a acestora.

În plus, este necesară o aplicare corespunzătoare a standardelor pentru vehicule, susținută de educație și tehnologii relevante.

2.4.4 Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță

Există factori umani care sporesc riscul accidentelor. Aceștia includ viteza, conducerea periculoasă, distragerea atenției, vârsta și experiența.

Atunci când se întâmplă un accident, există și factori umani care cresc riscul de deces și vătămare, inclusiv neglijarea centurilor de siguranță, dizabilitățile, vârsta și viteza de conducere.

Pe drumuri există participanți la trafic vulnerabili care sunt relativ neprotejați atunci când are loc o coliziune. Abordarea față de acești factori umani se va baza pe dovezi privind ceea ce funcționează cel mai bine pentru a preveni accidentele și a salva vieți.

În ceea ce privește participanții la trafic, sunt necesare următoarele :

- Actualizarea Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier;
- Revizuirea sancțiunilor prevăzute în Codul contravențional pentru neutilizarea centurilor de siguranță sau a sistemelor de siguranță pentru copii, precum și introducerea de sancțiuni pentru pietoni, bicicliști, scutere pentru încălcarea regulilor de circulație rutieră;
- Diferențierea nivelului admisibil de alcool în sânge în funcție de experiența șoferului sau de tipul vehiculului;
- Revizuirea ambiguităților și lacunelor Regulamentului circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 357/2009;
- Îmbunătățirea siguranței rutiere la locul de muncă prin introducerea de politici obligatorii de siguranță rutieră pentru toate parcurile auto la nivel național;
- Îmbunătățirea politicilor naționale pentru a se interconecta cu normele, standardele și nevoile persoanelor cu dizabilități sau cu mobilitate redusă;
- Digitalizarea proceselor de documentare a încălcărilor rutiere.

Pentru implementarea cu succes a acestor intervenții recomandate, este nevoie de aplicarea adecvată în combinație cu educația și utilizarea tehnologiei.

O atenție specială poate fi acordată campaniilor de schimbare a comportamentului pentru toți utilizatorii drumurilor, care implică o colaborare durabilă la nivel național între sectorul civic, de stat și privat pentru a crește gradul de conștientizare cu privire la siguranța rutieră, cu monitorizarea și evaluarea impactului.

2.4.5 Intervenții în situații de urgență

Îngrijirea post-accident reprezintă un sistem complex cu componente cheie importante, inclusiv coordonarea și gestionarea asistenței pre-spitalicești și a serviciilor medicale de urgență. Imediat după accident: raportarea incidentului, expedierea ajutorului, îngrijirea victimelor, gestionarea corectă a locului accidentului și investigarea accidentului. Transport în timp util de către profesioniști la o unitate medicală. La unitate: triaj rapid și îngrijirea rănilor, iar ulterior - reabilitare, îngrijirea victimelor și gestionarea dizabilităților.

Sistemul din Republica Moldova necesită îmbunătățiri pe fiecare dintre aceste componente. În ultimul deceniu, au fost făcute eforturi considerabile pentru a îmbunătăți accesul la asistență medicală, asigurări de sănătate și tratament medical de urgență. Cu toate acestea, creșterea motorizării și majorarea numărului traumatismelor în accidente rutiere continuă să pună presiune asupra sistemului de sănătate.

Astfel, sunt necesare următoarele măsuri cheie pentru îmbunătățirea îngrijirii post-accidente în Moldova:

- Implementarea unui mecanism de investiții directe în siguranța rutieră de către companiile de asigurări;
- Implementarea unui mecanism de stimulare pentru angajatori cu privire la angajarea persoanelor care au fost traumatizate grav în urma accidentelor rutiere;
- Crearea centrelor și programelor pentru reabilitarea victimelor traficului rutier;
- Instruirea ofițerilor de poliție în acordarea primului ajutor, precum și formarea de prim ajutor pentru șoferi.

De asemenea, inovațiile tehnologice trebuie utilizate pentru a sprijini îngrijirea după accident prin utilizarea unui număr unic de telefon de urgență (112), modernizarea flotelor de ambulanțe și echipamente pentru echipajele de poliție care includ pungi de prim ajutor.

III. OBIECTIVE

Scopul elaborării Programului național de siguranță rutieră 2025-2030 constă în **reducerea cu 50% a numărului deceselor și a persoanelor traumatizate în urma accidentelor rutiere până în 2030** prin îmbunătățirea siguranței traficului rutier în Republica Moldova.

Recomandările ITC (Inland Transport Committee – Comisia Transport Terestru) oferă o imagine cuprinzătoare a sistemelor naționale de siguranță rutieră care interconectează cei cinci piloni ai siguranței rutiere (gestionarea siguranței rutiere, participanți la trafic în condiții de siguranță, vehicule sigure, drumuri sigure și răspuns eficient post-accident) cu domenii de acțiune cheie (legislație, implementare, educație, tehnologie) și sprijin internațional.

Obiectivele generale ale Programului reies din obiectivele Strategiei Naționale de Dezvoltare „Moldova Europeană 2030” și a „Strategiei de mobilitate 2030”, și se bazează pe următorii piloni:

1. Consolidarea capacităților de management a siguranței rutiere.

Acest obiectiv urmărește dezvoltarea capacităților instituționale de implementare a politicilor de siguranță rutieră, incluzând planificarea, coordonarea și managementul intervențiilor de siguranță rutieră menite să reducă decesele și accidentele grave din trafic.

Managementul și promovarea siguranței rutiere este, în mod tradițional, o responsabilitate a sectorului public. Autoritățile publice controlează o bună parte din factorii care influențează sistemul în care operează participanții la trafic: pregătirea și informarea participanților la trafic, legislația și

reglementările de circulație, controlul și sancțiunile, dezvoltarea infrastructurii rutiere, legislația care se aplică vehiculelor, organizarea serviciilor de urgență și asistență medicală.

În acest scop, este necesară instituirea unei autorități administrative responsabilă de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere la nivel național și care va asigura coordonarea la nivel național a activităților privind îmbunătățirea siguranței rutiere, desfășurate de instituțiile administrației publice centrale și locale și de alte instituții și organizații cu atribuții în acest domeniu,

În ceea ce ține de finanțarea sistemului de siguranță rutieră, bunele practici în acest domeniu recomandă crearea mecanismelor de finanțare dedicate siguranței rutiere. Activitatea autorității administrative responsabile, cât și pregătirea și implementarea acțiunilor concrete pe fiecare pilon de siguranță rutieră necesită o finanțare sistemică, structurată după principiul „beneficiarul plătește”, care recunoaște siguranța rutieră ca pe un serviciu public de care beneficiază toți utilizatorii de infrastructură rutieră.

În final, datorită faptului că siguranța rutieră este un domeniu care implică o multitudine de actori de diferit nivel, este importantă stimularea cooperării interdepartamentale și interinstituționale, prin intermediul diferitor instrumente de parteneriat.

Astfel, pentru realizarea acestui obiectiv general sunt formulate următoarele obiective specifice:

Obiectiv specific 1.1: Delimitarea competențelor principalilor nouă (Guvernul, CNSCR, MAI, MIDR, MS, MEC, MA, MAIA, ASP) autorității publice cu competențe în domeniul siguranței rutiere.

Obiectiv specific 1.2: Dezvoltarea a cinci mecanisme de gestionare a siguranței traficului rutier (Inspekții se siguranță rutieră, Auditul de siguranță rutieră, Omologarea vehiculelor, Analiza rețelei TEN-T).

Obiectiv specific 1.3: Formarea continuă a circa 500 de specialiști din cadrul autorităților publice, responsabile de siguranța rutieră, până în anul 2030.

2. Creșterea nivelului de siguranță a infrastructurii rutiere.

Transportul rutier reprezintă o componentă fundamentală a sistemului național de transport, datorită ponderii și importanței pentru sistemul de mobilitate, cât și pentru economia Republicii Moldova. Cele două elemente constitutive ale acestui mod de transport, respectiv infrastructura și vehiculele, trebuie abordate integrat. Prin urmare, inclusiv dezvoltarea infrastructurii trebuie să se realizeze în mod subordonat rigorilor abordării sistemice a relației infrastructură-vehicul.

În acest sens, implementarea sistemelor inteligente de transport pe rețeaua rutieră existentă, cât și pe drumurile aflate în stadiu de proiect, este considerată o direcție esențială pentru, creșterea nivelului de siguranță, eficiența utilizării rețelei rutiere și protecția mediului.

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

Acest scop poate fi atins prin stabilirea cadrului instituțional și a modului de gestionare a siguranței circulației pe infrastructura rutieră. Infrastructura drumului trebuie planificată, proiectată, construită și exploatată în așa fel încât să creeze condiții favorabile pentru mobilitate, inclusiv pentru utilizarea transportului în comun, precum și pentru mersul pe jos și cu bicicleta. În același timp, trebuie eliminat sau minimizat riscurile nu numai pentru șoferi, ci și pentru toți participanții în trafic, mai ales pentru cei vulnerabili (copii, bătrâni, persoane cu mobilitate redusă, persoane cu nevoi speciale etc).

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

În zonele urbane siguranța rutieră poate fi îmbunătățită prin implementarea principiilor de proiectare sigură a drumurilor și străzilor, sporirea capacităților autorităților locale în domeniul siguranței rutiere, promovarea politicilor axate pe creșterea ponderii modale a transportului public și transportului alternativ.

În vederea reducerii riscului expunerii pericolului participanților la trafic vulnerabili, cea mai importantă măsură o reprezintă îmbunătățirea infrastructurii rutiere existente, prin construcția de piste speciale separate pentru bicicliști, realizându-se, astfel, o separare a bicicliștilor de ceilalți participanți la trafic (autovehicule și pietoni).

Aceasta ar însemna să ne asigurăm că există facilități corespunzătoare 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.

Implementarea de măsuri fizice cu scopul de a forța în mod obișnuit participanții la trafic pentru a reduce viteza, rezumându-se la impunerea, dar și “convingerea” șoferilor să adopte viteze de circulație corespunzătoare condițiilor de drum, dar și crearea unui mediu sigur de deplasare pentru conducătorii auto.

Prin urmare, în vederea realizării acestui obiectiv general, sunt formulate următoarele obiective specifice:

Obiectiv specific 2.1: Implementarea a trei mecanisme de gestionare a siguranței infrastructurii (Inspecțiile de siguranță rutieră, Auditul de siguranță, Clasificarea rețelei rutiere).

Obiectiv specific 2.2: Sporirea nivelului de siguranță a 500 de km de infrastructură rutieră cu risc sporit de producere a accidentelor, către anul 2030.

Obiectiv specific 2.3: Construcția sau reconstrucția a 24 de obiective de infrastructură rutieră conform normelor de siguranță rutieră, către anul 2030.

3. Creșterea nivelului de siguranță a vehiculelor.

Asigurarea prezenței unor vehicule mai sigure în trafic reprezintă un alt element central al abordării siguranței rutiere.

Caracteristicile tehnice avansate ale vehiculelor și automatizarea se numără printre provocările care sunt abordate în Programul național de siguranță rutieră 2025-2030.

Totodată, este necesară stimularea etichetării nivelului de siguranță a autovehiculelor pentru informarea corectă a potențialilor cumpărători (utilizatori) a gradului de siguranță ce îl poate oferi un astfel de autovehicul integrat cu sisteme de siguranță pasivă și activă, precum și post-accident.

Prin urmare, pentru realizarea obiectivului general, sunt formulate următoarele obiective specifice:

Obiectiv specific 3.1: Sporirea nivelului de siguranță a 600 mii de autovehicule noi înregistrare și aflate în circulație până în anul 2027.

Obiectiv specific 3.2: Reducerea cu 20% a accidentelor rutiere cauzate de vehicule de transport pasageri și mărfuri, până în anul 2028.

4. Educarea participanților la trafic și consolidarea capacităților de aplicare a legii.

Al patrulea pilon al siguranței rutiere este focusat pe utilizatorii infrastructurii rutiere și vehiculelor, indiferent de faptul dacă sunt conducători auto sau nu.

În ceea ce privește factorul uman, acțiunile programului vor viza educația rutieră desfășurată la nivelul instituțiilor de învățământ și revizuirea condițiilor de acces la profesie și/sau ocupații (ex. curieri). Programul, de asemenea, include perspectiva reglementării cursurilor de conducere responsabilă a unor categorii de conducători și utilizatori de transport alternativ, precum bicicletele și trotinetele electrice. De asemenea, educația pentru siguranță rutieră se prevede a fi integrată în sistemul formal de educație, prin completarea ofertei curriculare, precum și activități extra curriculare.

În ceea ce privește capacitatea de aplicare a legii, programul presupune extinderea utilizării sistemelor IT automatizate, care permit creșterea capacităților de detecție, procesare și sancționare a abaterilor.

În același timp, este prevăzută și implementarea sistemelor automatizate de management al traficului, care permit o coordonare mai eficientă a structurilor și sistemelor de gestionare a traficului. Sistemele automate de management al traficului îndeplinesc mai multe funcții, printre care: monitorizarea video a traficului cu scopul de a permite intervențiile rapide ale echipajelor de urgență sau cele necesare dezăpezirii, analiza calitativă și cantitativă a traficului rutier.

Astfel, realizarea obiectivului general abordat, este prevăzută prin următoarele obiective specifice:

Obiectiv specific 4.1: Sporirea nivelului de pregătire a circa 200 mii de conducători de vehicule la etapa obținerii dreptului de conducere până în anul 2030.

Obiectiv specific 4.2: Elaborarea materialelor didactice și instruirea a 500 de profesori din cadrul instituțiilor de învățământ în domeniul siguranței rutiere până în anul 2029.

Obiectiv specific 4.3: Reducerea cu 20% a încălcărilor RCR constatate prin sporirea și consolidarea capacităților de aplicare a legii în domeniul circulației rutiere până în anul 2028.

Obiectiv specific 4.4: Reducerea cu 30% a accidentelor cauzate de participanții vulnerabili la trafic până în anul 2030.

5. Creșterea capacităților de intervenție în situații de urgență și îngrijire post-accident.

Acest pilon al siguranței rutiere este focusat pe minimalizarea efectelor unui accident rutier, în cazul în care acesta s-a întâmplat.

Așa cum timpul este principalul factor, în cazul operațiunilor de salvare, reducerea timpului de intervenție în cazul accidentelor rutiere este prioritară. Este vorba despre acel timp în care se anunță serviciile de urgență, se pornește operațiunea de salvare și timpul scurs de la locul accidentului până la spital.

De asemenea, este importantă consolidarea capacităților statului de a asigura o reabilitare post-accident cât mai eficientă și o reîncadrare cât mai amplă în viața socială și economică a victimelor accidentelor rutiere.

Prin urmare, acest obiectiv general poate fi realizat prin implementarea următoarelor obiective specifice:

Obiectiv specific 5.1: Reducerea cu 15% a timpului de răspuns la accidente până în anul 2030.

Obiectiv specific 5.2: Reducerea cu 20% a timpului de documentare a accidentelor rutiere și îmbunătățirea calității datelor până în anul 2030.

IV. IMPACTUL PROGRAMULUI

Implementarea Programului Național de Siguranță Rutieră 2025-2030 va contribui la **reducerea cu 50% a numărului deceselor și a persoanelor traumatizate în urma accidentelor rutiere** prin îmbunătățirea siguranței rutiere în Republica Moldova.

Nr. Obiectiv General	Indicator de impact	Valoarea de referință (2025)	Valoarea țintă (2030)	Furnizor de date
I. Consolidarea capacităților de management a siguranței rutiere	Autoritate responsabilă de managementul siguranței rutiere la nivel național desemnată.	0	1	MIDR
	Numărul de acte normative elaborate și modificate.	0	10	MIDR, MAI, MEC, MS, MDED
	Linie bugetară dedicată siguranței rutiere aprobată.	0	1	MIDR, MF
	Mecanisme de finanțare a siguranței rutiere instituite.	0	2	MIDR, MAI, MF
	Protocol CADaS implementat și baze de date completate și interconectate.	0	1	MIDR, MAI, MS
	Număr de colaboratori ai autorităților centrale, locale și altor actori relevanți instruiți în domeniul managementul siguranței rutiere, conform principiilor Safe System Approach ("Viziunea Zero").	0	100	MIDR, MAI, APL
	Numărul de parteneriate și activități de schimb de experiență stabilite.	0	30	MIDR, MAI, APL
II. Creșterea nivelului de siguranță a infrastructurii rutiere	Acte normative și standarde modificate ajustate la standardele UE.	0	15	MIDR
	Număr de normative tehnice elaborate și/sau modificate.	0	5	MIDR

	Număr de coduri practice în construcții elaborate și/sau modificate.	0	5	MIDR
	Regulament privind ierarhia funcțională a străzilor elaborat și aprobat.	0	1	MIDR
	Regulament de certificare (licențiere) obligatorie a auditorilor și inspectorilor de siguranță rutieră și a entităților juridice autorizate cu formarea/certificarea auditorilor și inspectorilor de siguranță rutieră.	0	1	MIDR
	Număr de specialiști în construcția și proiectarea drumurilor instruiți în domeniul managementului siguranței rutiere, conform principiilor Safe System Approach ("Viziunea Zero").	0	200	MIDR
	Număr de instituții și de zone școlare securizate.	0	50	MIDR, APL
	Număr de proiecte de calmare a traficului implementate la nivel național și local.	0	20	MIDR, MAI, APL
	Instrumente de management al siguranței infrastructurii rutiere (RISM) și a sistemelor inteligente de transport (ITS) implementate.	0	30	MIDR
	Număr de echipamente ITS instalate pe drumurile naționale și locale.	5	20	MIDR, ASD, APL
	Curriculum pentru un curs de audit și inspecție în materie de siguranță rutieră și asigurarea formării periodice a specialiștilor în domeniu din cadrul structurilor specializate implementat.	0	1	MIDR
	Bază de date cu auditori/ inspectori de siguranță rutieră certificați operațională.	0	1	MIDR

	Număr de acțiuni de audit (ASR), inspecții (ISR) și evaluări (EISR) a siguranței rutiere implementate.	0	50	MIDR, MAI, APL
III. Creșterea nivelului de siguranță a vehiculelor	Acte normative și standarde de siguranță a vehiculelor ajustate la standardele UE.	0	7	MIDR, MAI, ASP
	Standarde de management al calității testării tehnice a vehiculelor (personal, facilități și cunoștințe) conform ISO 17025 și ISO 17020 implementate.	0	2	MIDR
	Cerințe tehnice și regulament de aplicare elaborate și aprobate.	0	5	MIDR, MAI, ASP
	Un sistem integrat de omologare, evidență și testare a vehiculelor mai eficient care să asigure exploatarea mai sigură a automobilelor.	0	1	MIDR, MAI, ASP
	Număr de penalități revizuite pentru nerespectarea cerințelor specificate pentru vehicule.	1	5	MAI, MIDR, ANTA
	Sistem integrat și accesibil de evidență și inspecție a automobilelor.	0	1	MIDR, ASP, ANTA
	Programe de formare continuă pentru experți tehnici și inspectori din rândul autorităților desemnate, serviciile tehnice și centrele de inspecție implementate.	0	2	MIDR, MAI, ASP
IV. Educarea participanților la trafic și consolidarea capacităților de aplicare a legii	Număr de acte normative modificate în conformitate cu recomandările OMS, conform celor cinci factori de risc comportamental: viteza, centurile de siguranță, scaunele auto pentru copii, condusul sub influența alcoolului, utilizarea căștilor de protecție.	0	5	MIDR, MS, MAI
	Număr de campanii anuale de informare și responsabilizare pentru prevenirea încălcării regimului de	0	25	MAI, MS

	viteză, comportamentului agresiv în trafic, conducerii sub influența alcoolului și a drogurilor în perioada 2025-2030.			
	Număr de conducători auto instruiți, număr de companii cu sistem de gestionare a siguranței rutiere ocupaționale.	0	20	MIDR, MAI
	Număr de profesori, educatori și părinți instruiți pe teme de siguranță rutieră.	0	10 000	MEC, MAI
	Curriculumului național modificat și integrarea educației rutiere adaptată nivelurilor de învățământ (primar, gimnazial și liceal) pentru creșterea nivelului de conștientizare și respectare a Regulilor de circulație rutieră.	0	1	MEC
	Curs de pregătire și perfecționare pentru profesorii de legislație rutieră, instructorii din școlile auto și examinatorii auto elaborat și implementat.	0	1	MEC
	Regulamente, metodologii, programe și curricule în domeniul siguranței rutiere elaborate.	0	5	MEC
	Platformă funcțională cu parcurgerea etapelor obligatorii înaintea închirierii trotinetelor și bicicletelor electrice.	0	1	MEC
	Zonelor în care este interzisă utilizarea trotinetelor/bicicletelor electrice (ex: parcuri, zone pietonale aglomerate) prin limitarea accesului prin poziționarea GPS implementate.	0	10	MAI
	Curriculum și program specific pentru colaboratorii pentru curierii implicați în servicii de curierat și livrare pe biciclete/trotinete aprobat.	0	1	MEC

	Număr de echipe de patrulare dotate cu echipament și tehnologii de digitalizare a proceselor de documentare a abaterilor rutiere (echipament, software, aplicații).	0	20	MAI
	Mecanism de schimb de informații și verificare a automobilelor cu numere de înmatriculare străine.	0	1	MAI
	Sistem de puncte de penalizare diferențiat pentru infractorii recidiviști implementat.	0	1	MAI, MJ
	Sistem de penalizare pentru infractorii recidiviști dezvoltat și adoptat.	0	1	MAI, MJ
V. Creșterea capacităților de intervenție în situații de urgență și îngrijire post-accident	Mecanism de investiții directe în siguranța rutieră de către companiile de asigurări instituit.	0	1	MS
	Sistem de evidență și monitorizare a victimelor dezvoltat și implementat.	0	1	MS
	Număr de protocoale revizuite și modernizate.	0	5	MS
	Serviciu eCall modernizat.	0	1	MS
	Sistem de screening al pacienților victime ale accidentelor rutiere dezvoltat și implementat.	0	1	MS
	Număr de echipaje de ambulanță dotate și modernizate.	0	20	MS
	Număr al polițiștilor instruiți în acordarea primului ajutor medical victimelor accidentelor rutiere.	0	200	MS, MAI
	Număr al viitorilor șoferi instruiți în acordarea primului ajutor medical în cadrul procesului de instruire a conducătorilor auto.	0	1000	ASP, MS

	Număr de șoferi de ambulanță instruiți în acordarea primului ajutor medical.	0	100	MS, CNAMUP
	Număr de echipaje de poliție dotate cu truse de prim ajutor.	0	200	MAI
	Serviciul 112 interconectat cu Registrul de stat al accidentelor rutiere al MAI și algoritm de evidență și schimb de informații aprobat.	0	1	MAI, MS
	Sistem de coordonare cu serviciile de urgență elaborat și implementat.	0	1	MS
	Sistem eficientizat de reacție și intervenție rapidă a echipajelor de ambulanță funcțional.	0	1	MS
	Număr de echipe de intervenție instruite în tehnici avansate de resuscitare.	0	30	MS
	Număr de rute optimizate și număr de puncte strategice create și dotate.	0	10	MS
	Serviciul Național de Consult și Transfer Interspitaliesc (SNCTI din cadrul IMSP CNAMUP) eficientizat în transferul victimelor cu traume complexe.	0	1	MS
	Exerciții comune de simulare a accidentelor rutiere pentru echipele de ambulanță, IGP și IGSU pentru a exersa și îmbunătăți colaborarea în teren.	0	10	MS, MAI
	Sistem de colectare de date și evidență a costurilor de îngrijire și recuperare post-accident dezvoltat și implementat.	0	1	MS
	Program național de asistență socială și integrare în câmpul muncii a victimelor accidentelor rutiere,	0	1	MS, MMPS

	soldate cu invaliditate sau cu necesități speciale dezvoltat și implementat.			
--	--	--	--	--

Astfel, în urma implementării Programului se vor obține următoarele rezultate:

Domeniul de siguranță rutieră va fi coordonat vertical și orizontal și va fi operațional la nivel național și local, conducând la coordonarea și implementarea mai eficientă a acțiunilor de siguranță rutieră.

Programul național de siguranță rutieră și Planul de acțiuni aferent va contribui la ghidarea eforturilor și va servi drept fundament pentru evaluarea progresului pe domeniul siguranței rutiere.

Va fi creat un mecanism durabil și operațional pentru finanțarea activităților de siguranță rutieră și vor exista indicatori de performanță clari, care vor fi colectați și utilizați pentru monitorizarea și evaluarea activităților întreprinse și proiectelor implementate.

Se va îmbunătăți transferul și schimbul de cunoștințe la nivel național/ regional/ local îmbunătățit, fapt care va ajuta la consolidarea capacităților instituționale în domeniul siguranței rutiere.

Va avea loc îmbunătățirea cadrului juridic privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere în Moldova, actualizarea cadrului normativ și a standardelor pentru proiectarea și protecția drumurilor și actualizarea legislației naționale pentru introducerea certificării (licențierii) obligatorii a entităților juridice/ fizice implicate în formarea/certificarea auditorilor și inspectorilor.

Programul va asigura sporirea capacității profesionale și a cunoștințelor experților locali și a personalului tehnic al entităților/ districtelor administrative responsabile pentru construcția drumurilor, proiectare și aplicarea siguranței rutiere.

Vor spori, de asemenea, capacitățile autorităților centrale și locale de management a siguranței rutiere și de dezvoltare a infrastructurii rutiere adaptate la necesitățile grupurilor vulnerabile și va crește numărul de drumuri și străzi proiectate și construite conform principiilor de proiectare sigură "Vision Zero".

Implementarea Programului va permite adoptarea legislației naționale clare și distincte pentru omologarea vehiculelor, inspecția tehnică periodică a vehiculelor și omologarea echipamentelor și pieselor și va contribui la operaționalizarea autorităților responsabile de omologarea vehiculelor și supravegherea pieței.

De asemenea, va fi asigurată crearea unui sistem juridic pentru desemnarea serviciilor tehnice prin evaluarea capacității lor utilizând standarde de management al calității (personal, facilități și cunoștințe) conform ISO 17025 și ISO 17020 și va fi stabilit unui sistem de penalizare (amenzi) pentru vehiculele, componentele și piesele neconforme plasate pe piața națională.

La fel, va fi asigurată sporirea capacităților autorităților în ceea ce privește personalul și capacitatea de a evalua vehiculele și implementarea indicatorilor de performanță la nivel operațional,

fapt care va contribui la creșterea ponderii utilizării vehiculelor sigure și omologate și reducerea numărului de cazuri de utilizare a vehiculelor neomologate.

Programul va contribui la îmbunătățirea mecanismului de sancționare pentru neutilizarea centurilor de siguranță sau a sistemelor de siguranță/reținere pentru copii, precum și pentru toți participanții la trafic care încalcă regulile de circulație rutieră și va contribui la reducerea ponderii infracțiunilor legate de conducerea sub influența alcoolului și a altor substanțe.

Adițional, va fi asigurată introducerea politicilor privind siguranța rutieră ocupațională și a politicilor de siguranță rutieră cu programe îmbunătățite de control, aplicare și stimulente pentru toate flotele auto la nivel național.

Programul va asigura condiții mai bune și infrastructură mai accesibilă și mai sigură pentru categoriile vulnerabile de participanți la trafic și va contribui la consolidarea capacităților autorităților de monitorizare a traficului, constatare și sancționare a încălcărilor Regulamentului circulației rutiere modernizate.

Va fi asigurată creșterea numărului de intervenții de calmare a traficului în zonele urbane și rurale și a numărului de zone cu regim de 30 km/h și va fi stimulată creșterea numărului de utilizatori ai infrastructurii rutiere instruiți despre gestionarea siguranței rutiere, comportament și utilizare sigură a drumurilor.

De asemenea, va fi asigurată creșterea numărului de semafoarelor inteligente, a senzorilor de viteză, a sistemelor de cântărire în mișcare, precum și a sistemelor de sunet și navigare pentru persoanele cu dizabilități și mobilitate redusă, a sistemelor de închiriere biciclete instalate și utilizate în localitățile din țară, dar și creșterea numărului de echipamente, servicii și aplicații STI implementate și utilizate pentru siguranța rutieră pe drumuri regionale, inter-urbane și urbane.

Implementarea Programului va asigura și dezvoltarea unui mecanism de investiții directe în siguranța rutieră de către companiile de asigurări care ar permite majorarea bugetului alocat pentru îmbunătățirea siguranței rutiere (infrastructură, echipamente, reabilitare) și va contribui la creșterea capacității echipelor de ambulanță de a acorda primul ajutor și reducerea timpului de intervenție, dar și a capacității ofițerilor de poliție și a conducătorilor auto de a acorda primul ajutor în vederea reducerii timpului de acordare a primului ajutor la locul accidentului.

V. COSTURI

Implementarea PNSR 2025-2030 se va realiza printr-un efort conjugat al autorităților administrației publice centrale și locale, cât și al organizațiilor din domeniul gestionării infrastructurii rutiere și promovării siguranței rutiere, precum și altor entități implicate.

Finanțarea acțiunilor prevăzute în PNSR 2025-2030 se va efectua din contul și în limitele mijloacelor aprobate anual în bugetul public național, din veniturile colectate de către instituții, din resursele proiectelor finanțate din surse externe, inclusiv din partea partenerilor de dezvoltare.

Costul estimativ total pentru implementarea Programului constituie 736 365.29 mii lei, dintre care 129 462.74 mii lei sunt prevăzute din bugetul de stat, restul sumei de 606 852.55 mii lei sunt neacoperite și urmează a fi atrase din surse externe, inclusiv de la partenerii externi de dezvoltare (BERD, Banca Mondială etc.).

Costurile acțiunilor de consolidare instituțională și de îmbunătățire a infrastructurii siguranței rutiere cu acoperire din bugetul public național se vor ajusta anual, în funcție de mijloacele financiare disponibile prevăzute în cadrul bugetar pe termen mediu pentru perioadele respective.

Programul național de siguranță rutieră 2025-2030, permite planificarea cheltuielilor într-o manieră integrată și focalizată pentru îndeplinirea obiectivelor pe termen mediu, precum și va permite atragerea resurselor financiare în sector și implementarea sustenabilă a programelor sectoriale, care vor contribui la realizarea obiectivelor Programului.

De menționat, că prioritățile de politici aferente siguranței rutieră sunt prevăzute în Cadrul Bugetar pe Termen Mediu pentru anii 2025-2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.561/2024, și Legea bugetului de stat pentru anul 2025 nr.310/2024, la subprogramele: 6402 "Dezvoltarea transporturilor", 6404 "Dezvoltarea transportului rutier", 6408 „Investigații tehnice privind siguranța în transport”, 3501 „Politici și management în domeniul afacerilor interne”, 3502 „Ordine și siguranță publică”, 8001 „Politici și management în domeniul ocrotirii sănătății”, 8004 „Sănătate publică”, 8013 „Asistență medicală de reabilitare și recuperare”, 8019 „Dezvoltarea și modernizarea instituțiilor în domeniul ocrotirii sănătății”.

Având în vedere că actualul cadru bugetar pe termen mediu se aplică doar în perioada 2025-2027, este absolut necesară asigurarea continuității implementării sustenabile prin acoperirea financiară în exercițiul bugetar următor.

Dat fiind gradul complex și specific al obiectivelor și măsurilor cuprinse în Program, implementarea acestuia într-un mod eficient necesită o abordare bazată pe sinergia și complementaritatea resurselor financiare, atât cele publice, cât și cele atrase din surse externe.

Astfel, urmează a fi identificate surse suplimentare de finanțare, inclusiv prin colaborarea cu partenerii de dezvoltare, pentru a acoperi costurile anumitor acțiuni care nu pot fi susținute în totalitate din contul surselor bugetare. Printre principalii parteneri identificați pot fi enumerați:

- Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (EBRD);
- Comisia Economică a Organizației Națiunilor Unite pentru Europa (UNECE);
- Banca Mondială (WB);
- Alianța Estică pentru un Transport Sigur și Durabil (EAST).

Având în vedere cele expuse, costurile pentru implementarea Programului sunt evaluate prealabil conform Tabelului 1:

Obiective generale	Codul subprogramului bugetar	Costuri totale	Costuri pe ani					
			2025	2026	2027	2028	2029	2030
OS 1.1: Delimitarea competențelor principalilor opt autorității publice cu competențe în domeniul siguranței rutiere.	6101	482,65	274,75		207,9			
<i>Costuri acoperite din bugetul de stat</i>		482,65	274,75		207,9			
<i>Costuri acoperite din asistență externă</i>								
<i>Costuri neacoperite</i>								
OS 1.2: Dezvoltarea a cinci mecanisme de gestionare a siguranței traficului rutier.	6101, 3501, 3502	3666,19	251,0	2225,19	1190,0			
<i>Costuri acoperite din bugetul de stat</i>		3666,19	251,0	2225,19	1190,0			
<i>Costuri acoperite din asistență externă</i>								
<i>Costuri neacoperite</i>								
OS 1.3: Formarea continuă a circa 500 de specialiști din cadrul autorităților publice, responsabile de siguranța rutieră.	6101, 8801, 8815	669,14	234,14	135.0	100.0	100.0	50.0	50.0

<i>Costuri acoperite din bugetul de stat</i>		194,14	194,14					
<i>Costuri acoperite din asistență externă</i>								
<i>Costuri neacoperite</i>		475	40.0	135.0	100.0	100.0	50.0	50.0
OS 2.1: Implementarea a patru mecanisme de gestionare a siguranței infrastructurii.	6402, 6101	10534,28	1 500.0	1834,28	2 100.0	2 100.0	1 500.0	1 500.0
<i>Costuri acoperite din bugetul de stat</i>		10534,28	1 500.0	1834,28	2 100.0	2 100.0	1 500.0	1 500.0
<i>Costuri acoperite din asistență externă</i>								
<i>Costuri neacoperite</i>								
OS 2.2: Sporirea nivelului de siguranță a 500 de km de infrastructură rutieră cu risc sporit de producere a accidentelor.	6402	186600	31533,3	31533,3	31533,3	45666,7	23166,6	23166,6
<i>Costuri acoperite din bugetul de stat</i>		86600	16533,3	16533,3	16533,3	17333,4	9833,33	9833,33
<i>Costuri acoperite din asistență externă</i>								
<i>Costuri neacoperite</i>		100000	15 000.0	15 000.0	15 000.0	28333,3	13333,3	13333,4
OS 2.3: Construcția sau reconstrucția a 24 de obiective de infrastructură rutieră conform normelor de siguranță rutieră.	6402	330000	6666,6	58666,6	66166,6	66166,6	66166,6	66166,8
<i>Costuri acoperite din bugetul de stat</i>		20000	3333,3	3333,3	3333,3	3333,3	3333,3	3333,4
<i>Costuri acoperite din asistență externă</i>								

<i>Costuri neacoperite</i>		310000	3333,3	55333,3	62833,3	62833,3	62833,3	62833,4
OS 3.1: Sporirea nivelului de siguranță a 600 mii de autovehicule noi înregistrare și aflate în circulație.	6404	372,22		117,29	255,93			
<i>Costuri acoperite din bugetul de stat</i>		372,22		117,29	255,93			
<i>Costuri acoperite din asistență externă</i>								
<i>Costuri neacoperite</i>								
OS 3.2: Reducerea cu 20% a accidentelor rutiere cauzate de vehicule de transport pasageri și mărfuri.	6404	463,92			66,85	397,07		
<i>Costuri acoperite din bugetul de stat</i>		463,92			66,85	397,07		
<i>Costuri acoperite din asistență externă</i>								
<i>Costuri neacoperite</i>								
OS 4.1: Sporirea nivelului de pregătire a circa 200 mii de conducători de vehicule la etapa obținerii dreptului de conducere.	3501, 3502, 8801, 8815, 6404	60,315		236,89	188,74	36,89	36,89	103,74
<i>Costuri acoperite din bugetul de stat</i>		603,15		236,89	188,74	36,89	36,89	103,74
<i>Costuri acoperite din asistență externă</i>								
<i>Costuri neacoperite</i>								

OS 4.2: Elaborarea materialelor didactice și instruirea a 500 de profesori din cadrul instituțiilor de învățământ în domeniul siguranței rutiere.	8801, 8815	535.99		174,29	123,85	57,0	123,85	57,0
<i>Costuri acoperite din bugetul de stat</i>		469.14		174,29	123,85	57,0	57,0	57,0
<i>Costuri acoperite din asistență externă</i>								
<i>Costuri neacoperite</i>		66,85					66,85	
OS 4.3: Reducerea cu 20% a încălcărilor RCR constatate prin sporirea și consolidarea capacităților de aplicare a legii în domeniul circulației rutiere.	3501, 3502,3506,	1839,43	259.8	1002,78	576,85			
<i>Costuri acoperite din bugetul de stat</i>		1326,82	117,29	817,78	391,85			
<i>Costuri acoperite din asistență externă</i>								
<i>Costuri neacoperite</i>		512,51	142,5	185.0	185.0			
OS 4.4: Reducerea cu 30% a accidentelor cauzate de participanții vulnerabili la trafic.	3501, 3502, 6404, 6402	3184,45	630,74	630,74	630,74	630,74	530,74	30,74
<i>Costuri acoperite din bugetul de stat</i>		884,45	155,74	155,74	155,74	155,74	130,74	30,74
<i>Costuri acoperite din asistență externă</i>								
<i>Costuri neacoperite</i>		2300	475,0	475,0	475,0	475,0	400.0	

OS 5.1: Reducerea cu 15% a timpului de răspuns la accidente.	3501, 3502, 6101, 8013, 8019, 8001, 8004,	183730, 34		37228,29	36917,7	36550,55	36483,5	36550,35
<i>Costuri acoperite din bugetul de stat</i>		3680,34		1178,29	917,7	550,55	483,5	550,35
<i>Costuri acoperite din asistență externă</i>								
<i>Costuri neacoperite</i>		180050,0		36 050.0	36 000.0	36 000.0	36 000.0	36 000.0
OS 5.2: Reducerea cu 20% a timpului de documentare a accidentelor rutiere și îmbunătățirea calității datelor.	8013, 3501, 3502	729,29	50,0	350.0	200,0	75,0		117,29
<i>Costuri acoperite din bugetul de stat</i>		167,29	25,0	25,0				117,29
<i>Costuri acoperite din asistență externă</i>		50,0	25,0	25,0				
<i>Costuri neacoperite</i>		100,0		100,0				
Total costuri acoperite din bugetul de stat		129 462.74	22 526.67	26 631.35	25 465.16	23 938.95	15 374.76	15 525.85
Total acoperite din asistență externă		50,0	25,0	25,0				
Total costuri neacoperite		606 852.55	55 140.8	107 278.3	127 741.6	127 741.6	76 683.45	112 266.8
Total pe ani			77 692.47	133 934.65	153 206.76	151 680.55	92 058.21	127 792.65
TOTAL PNSR-2030			736 365.29					

Tabel 1: Costuri estimative pentru implementarea PNSR 2025-2030.

VI. RISCURI DE IMPLEMENTARE

Implementarea Programului este supusă unor riscuri identificate, impactul cărora poate fi redus prin măsuri de diminuare descrise în tabelul de mai jos:

Risc identificat	Probabilitatea materializării riscului (joasă/medie/înaltă)	Impact (mic/mediu/mare)	Măsuri de diminuare a riscului
Nivel insuficient de resurse financiare pentru implementarea măsurilor prevăzute în Program.	Mediu	Mediu	• Corelarea priorităților Programului cu cadrul de planificare bugetară. • Implicarea partenerilor de dezvoltare în susținerea proiectelor. • Monitorizarea strictă a cheltuielilor pentru a asigura utilizarea eficientă și transparentă a resurselor disponibile.
Grad redus de conlucrare dintre instituțiile publice implicate în implementarea Programului	Mediu	Mediu	• Creșterea gradului de conlucrare prin comunicarea permanentă și organizarea de ședințe comune. • Implicarea tuturor instituțiilor relevante în procesul decizional și repartizarea responsabilităților.
Insuficiența resurselor umane calificate.	Mediu	Mare	• Atragerea personalului calificat prin salarii competitive. • Implicarea mediului de experți și a organizațiilor non-guvernamentale relevante în procesul decizional.
Instabilitate regională și politică.	Înalt	Mare	• Asigurarea stabilității printr-o politică externă activă și cooperare cu partenerii.

VII. AUTORITĂȚI RESPONSABILE

Programul național de siguranță rutieră 2025-2030, este elaborat sub egida Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în colaborare și prin implicarea activă a următoarelor autorități/instituții responsabile:

- Ministerul Afacerilor Interne;
- Ministerul Educației și Cercetării;
- Ministerul Sănătății;
- Agenția Servicii Publice;
- Agenția Națională Transport Auto;
- Î.S. „Administrația de Stat a Drumurilor”.

De asemenea, în dependență de intervențiile necesare în domeniile vizate de Program, au fost atrase în calitate de părți următoarele autorități și instituții publice:

- Cancelaria de Stat;
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;
- Ministerul Mediului;
- Ministerul Apărării;
- Ministerul Afacerilor Externe;
- Ministerul Muncii și Protecției Sociale;
- Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare;
- Centrul de Armonizare a Legislației.

Având în vedere complexitatea Programului, întru asigurarea unui proces participativ de elaborare au fost consultate și implicate instituții și asociații de profil precum:

- Centrul de Cercetare „Observatorul de Siguranță a Infrastructurii Rutiere – OSIR” din cadrul Universității Tehnică a Moldovei;
- Automobil Club Moldova;
- Congresul Autorităților Locale din Moldova;
- Alianța Biciclete Chișinău;
- Asociația Patronală Uniunea Școlilor Auto și a Centrelor de Instruire;
- Centrul Național de Educație Rutieră;
- Alte asociații/cluburi din domeniu auto/moto.

VIII. PROCEDURI DE MONITORIZARE, EVALUARE ȘI RAPORTARE

Monitorizarea implementării Programului Național de Siguranță Rutieră 2025-2030 are ca scop verificarea permanentă a modului și nivelului de implementare a activităților planificate, a utilizării fondurilor disponibile, precum și a obținerii rezultatelor așteptate.

În acest sens, obiectivele sistemului de Monitorizare și Evaluare sunt următoarele:

- Evaluarea implementării Programului;
- Asigurarea transparenței pentru justificarea modului în care sunt utilizate resursele;
- Monitorizarea performanței țării în materie de inovare, inclusiv în aspect comparativ cu țările din regiune.

Monitorizarea implementării Programului este pusă în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

Activitățile de monitorizare vor include următoarele componente:

1. Monitorizarea procesului de implementare a măsurilor prevăzute în Planul de acțiuni aferent, în baza indicatorilor stabiliți;
2. Efectele implementării (de sistem, economice, sociale etc.);
3. Implicarea instituțiilor responsabile în executarea măsurilor prevăzute;
4. Mijloacele financiare valorificate;
5. Termenii de implementare respectați.

În scopul asigurării transparenței proceselor de implementare a Programului, rapoartele anuale de monitorizare, precum și raportul final de evaluare vor fi publicate pe pagina web oficială a MIDR.

De asemenea, Planul de acțiuni presupune o evaluare intermediară la mijloc de care va fi efectuată de evaluatori externi.

Pentru evaluarea externă urmează a fi atrasă asistență externă de la partenerii de dezvoltare (UNECE, EBRD, World Bank, GIZ etc.).

În acest fel, va fi posibilă evaluarea nivelului de realizare, dar și identificarea problemelor și lacunelor apărute în implementarea Programului.

Procesul de monitorizare va servi, de asemenea, drept bază pentru potențiala introducere și implementare a măsurilor suplimentare necesare pentru realizarea cu succes a obiectivelor și activităților prevăzute în Program.

Astfel, evaluarea intermediară va fi efectuată de o echipă de experți la sfârșitul anului 2027 pentru a armoniza și ajusta domeniile prioritare în vederea obținerii impactului așteptat, iar evaluarea finală a Programului se va realiza la începutul anului 2031.

Lista abrevierilor

ANTA – Agenția Națională Transport Public;
APL – Autoritățile Publice Locale;
ASD – Administrația de Stat a Drumurilor;
ASP – Agenția Servicii Publice;
CIPS – Consiliul Interministerial de Planificare Strategică;
CNAMUP – Centru Național de Asistență Medicală Urgentă Prespitalicească;
CNSCR - Consiliul Național pentru Securitatea Circulației Rutiere;
MAI – Ministerul Afacerilor Interne;
MEC – Ministerul Educației și Cercetării;
MIDR – Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale;
MJ – Ministerul Justiției;
MF – Ministerul Finanțelor;
MS – Ministerul Sănătății;
MDED – Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;
ODD – Obiective de Dezvoltare Durabilă;
OG – Obiectiv general;
ONU – Organizația Națiunilor Unite;
OS – Obiectiv specific;
PIB – Produsul Intern Brut;
PND – Program Național de Dezvoltare;
PNSR –Program Național de Siguranță Rutieră;
RM – Republica Moldova;
SND – Strategia Națională de Dezvoltare;
UE – Uniunea Europeană;
CNER – Centrul Național de Educație Rutieră;
UPSC – Universitatea Pedagogică de Stat „Ion Creangă”;
IGP – Inspectoratul General al Poliției;
IGSU – Inspectoratul General pentru Situații de Urgență;
AGR – Marile Drumuri Europene;
TEN-T – Rețeaua Trans Europeană de transport.

PLAN DE ACȚIUNI
privind implementarea Programului Național de Siguranță Rutieră 2025-2030

Nr.	Acțiuni	Termeni de realizare	Responsabili	Parteneri	Costuri de implementare (mii lei)			Surse de finanțare bugetare	Indicatori de monitorizare
					Bugetul de stat	Surse externe	Surse neacoperite		
Obiectivul General 1: Consolidarea capacităților de management al siguranței rutiere									
1.1	Obiectiv specific 1.1: Delimitarea competențelor principalilor opt autorități publice cu competențe în domeniul siguranței rutiere până în anul 2027.								
1.1.1	Desemnarea autorității administrative responsabilă de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere	Iunie 2025	MIDR	CS, MF	207,9			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6101	Cadru normativ aprobat; Autoritate administrativa funcțională.
1.1.2	Desemnarea autorității responsabile de executarea activității curente a Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere.	Iunie 2025	MIDR	CS, MAI, MEC	66,85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6101	Hotărîre de Guvern aprobată; Nr. ședințe desfășurate trimestrial;
1.1.3	Aprobarea unei Legi unice referitoare la siguranța traficului rutier.	triestrul II 2027.	MIDR	CS, MF, MAI, MS, MEC	207,9			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6101	Lege aprobată.

1.2	Obiectiv specific 1.2: Dezvoltarea a cinci mecanisme de gestionare a siguranței traficului rutier până în anul 2027.								
1.2.1	Instituirea unei linii bugetare specifice dedicate siguranței rutiere.	Ianuarie 2026	MIDR	MF, MAI, MS	207,9			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6101	Proiect de lege adoptată. Linie bugetară dedicată siguranței rutiere creată stabilită în Legea bugetului de Stat.
1.2.2	Elaborarea cadrului normativ de reglementare a modului de distribuire a resurselor financiare dedicate siguranței rutiere.	Februarie 2026	MIDR	MF, MAI, MS, MEC	117,29			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6101	Regulament aprobat de Guvern.
1.2.3	Convertirea Sistemului informațional automatizat Registrul Accidentelor Rutiere în conformitate cu setul comun de date despre accidente rutiere (CADAS).	Decembrie 2027	MAI	MIDR, MS, BNS, ASP, CNAMUP	3 800			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 3501 3502	SIA RAR modificat după cerințele CADAS;
1.2.4	Elaborarea mecanismelor de management al siguranței infrastructurii rutiere.	Dec-25		MAI	251			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6101	3 Regulamente elaborate.
1.3	Obiectiv specific 1.3: Formarea continuă a circa 415 de specialiști din cadrul autorităților publice, responsabile de siguranța rutieră până în anul 2030.								
1.3.1	Organizarea cursurilor de perfecționare pentru 400 de angajați din cadrul autorităților	Decembrie 2030	MEC	MIDR, APL, UTM			400	NA	Curriculum elaborat. Numărul de persoane care au frecventat cursurile de perfecționare.

	publice, responsabilitate de siguranță rutieră.								
1.3.2	Elaborarea și adoptarea Regulamentului de certificare (licențiere) a auditorilor de siguranță rutieră.	Dec-25	MIDR	MAI, ASD,	117,29			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6101	Regulament aprobat.
1.3.3	Elaborarea curriculumului pentru cursul de formare a auditorilor în domeniul siguranței rutiere.	Decembrie 2025	MEC	MIDR, MAI, UTM, MEC	66,85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 8801 8815	Curriculum elaborat.
1.3.4	Dezvoltarea bazei de date a auditorilor de siguranță rutieră certificați.	Dec-25	MIDR	MIDR	10			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6101	Bază de date creată și instituționalizată.
1.3.5	Pregătirea a 15 auditori în domeniul siguranței rutiere.	Mar-26	MIDR	MEC, UTM			75	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6101	Numărul de auditori certificați.

Obiectivul General 2: Creșterea nivelului de siguranță a infrastructurii rutiere.

2.1	Obiectiv specific 2.1: Implementarea a patru mecanisme de gestionare a siguranței infrastructurii până în anul 2030.								
2.1.1	Efectuarea inspecțiilor siguranței rutiere pe rețeaua drumurilor naționale și locale de interes raional (municipal).	Decembrie 2030	MIDR	MAI, ASD, APL,	6 000			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6402	Ponderea lungimii drumurilor care au fost supuse inspecției.
2.1.2	Efectuarea auditului siguranței rutiere.	Decembrie 2030	MIDR	ASD, APL,	3 000			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6402	Ponderea lungimii drumurilor supuse auditului de siguranță rutier, raportat la lungimea drumurilor supuse proiectării.
2.1.3	Dezvoltarea bazei normativelor tehnice ce reglementază aspectele care influențează siguranța traficului rutier (proiectarea străzilor, semnalizarea rutieră, accesibilitatea persoanelor cu dizabilități, transport alternativ).	Mai 2026	MIDR	ASD, Entitatea responsabilă de gestionarea siguranței rutiere	334			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6101	5 Normative tehnice elaborate și aprobate.
2.1.4	Clasificarea siguranței rutiere pe drumurile publice naționale	Agust 2028	MIDR	MAI, ASD, Entitatea responsabilă de gestionarea siguranței rutiere	1 200			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6101	Rețea rutieră clasificată din punct de vedere a siguranței rutiere.

2.2 Obiectiv specific 2.2: Sporirea nivelului de siguranță a 500 de km de infrastructură rutieră cu risc sporit de producere a accidentelor până în anul 2030.									
2.2.1	Securizarea a 30 de sectoare de drum rapoarte de MAI ca fiind cu accidentă sporită.	Agust 2028	MIDR	ASD	30 000		60 000	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6402	Numărul de proiecte implementate.
2.2.2	Securizarea a 20 de sectoare de drum identificate urmare a clasificării siguranței rutiere.	Decembrie 2030	MIDR	ASD	20 000		40 000	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6402	Numărul de proiecte implementate.
2.2.3	Reducerea vitezei maxime admisibile în adiacentul instituțiilor de învățământ la 30 km/h.	Dec-27	MIDR	MAI, ASD, MEC, APL	1 600			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6402	Ponderea zonelor adiacente instituțiilor de învățământ securizate.
2.2.4	Securizarea trecerilor pentru pietoni în adiacentul insituțiilor de învățământ	Dec-27	MIDR	MAI, ASD, MEC, APL	16 000			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6402	Ponderea trecerilor pentru pietoni securizate.

2.2.5	Diminuarea cu 40 % a lungimii sectoarelor drumurilor naționale în zona de siguranță a cărora sunt obstacole fixe/rigide;	Decembrie 2030	MIDR	ASD, APL	2 000			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6402	Lungimea rețelei securizate.
2.2.6	Reducerea cu 90% a obiectivelor construite neautorizat sau cu abateri de la normele de siguranță rutieră, în zona drumurilor publice național	Decembrie 2030	MIDR	ASD, APL	2 000			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6402	Numărul de obiective desființate
2.2.7	Construcția a 100 km de trotuar adaptat persoanelor cu necesități speciale în zonele din intravilanul localităților unde acesta lipsește.	Decembrie 2030	MIDR	ASD,	15 000			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6402	Lungimea trotuarului construit.
2.3	Obiectiv specific 2.3: Construcția sau reconstrucția a 24 de obiective de infrastructură rutieră conform normelor de siguranță rutieră până în anul 2030.								
2.3.1	Construcția a 2 obiecte de infrastructură de repaus pe drumurile TEN-T și AGR.	Decembrie 2030	MIDR	ASD,			26 000	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6402	2 obiecte proiectate și construite.
2.3.2	Construcția a 2 drumuri de ocolire a localităților cu risc sportit de producere a accidentelor rutiere.	Decembrie 2030	MIDR	ASD,			260 000	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6402	2 drumuri de ocolire construite.

2.3.3	Securizarea a 20 intersecții cu risc sporit de producere a accidentelor rutiere	Decembrie 2030	MIDR	MAI, ACM, ASD, APL, UTM, ADR	20 000		20 000	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6402	Numărul de intersecții securizate.
Obiectivul General 3: Creșterea nivelului de siguranță a vehiculelor.									
3.1	Obiectiv specific 3.1: Sporirea nivelului de siguranță a 600 mii de autovehicule noi înregistrare și aflate în circulație până în anul 2027.								
3.1.1	Implementarea sistemului de omologare a vehiculelor, sistemelor, componentelor și echipamentelor rutiere.	Dec-27	MIDR	MAI, ASP	189,08			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6404	Cadru normativ aprobat către 2026. Infrastructură necesară pentru omologare a vehiculelor creată către 2030.
3.1.2	Implementarea standardelor de management al calității testării tehnice a vehiculelor (personal, facilități și cunoștințe) conform ISO 17025 și ISO 17020.	Decembrie 2027	MIDR	MIDR, MEC, ANTA	66,85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6404	Ponderele stațiilor de inspecție tehnică care au implementate standarde de calitate.
3.1.3	Consolidarea capacităților autorităților de asigurare a respectării standardelor de siguranță și emisii a vehiculelor prin definirea cerințelor tehnice de inspectare și testare a vehiculelor.	Decembrie 2026	MIDR	ANTA, MAI	117,29			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6404	Cerințe tehnice și regulamente de aplicare elaborate și adoptate.

3.2	Obiectiv specific 3.2:Reducerea cu 20% a accidentelor rutiere cauzate de vehicule de transport pasageri și mărfuri până în anul 2028.								
3.2.1	Crearea unui mecanism de stimularea a întreprinderilor de transport să implementeze sistemul de management al siguranței traficului rutier în conformitate cu ISO 39001:2012.	Decembrie 2028	MIDR	ANTA, APL	189,08			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6404	Cadru normativ aprobat.
3.2.2	Ajustarea sancțiunilor în domeniul circulației rutiere pentru transportul auto de pasageri și mărfuri	Decembrie 2028	MAI	MIDR, MJ	207,99			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6404	Proiect de lege aprobat
3.2.3	Instituirea unei platforme de atestare profesională în cadrul Agenției Naționale Transport Auto	Dec-27	MIDR	ANTA	66,85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6404	Cadru normativ aprobat. Platformă de atestare funcțională.
Obiectivul General 4: Educarea participanților la trafic și consolidarea capacităților de aplicare a legii.									
4.1	Obiectiv specific 4.1: Sporirea nivelului de pregătire a circa 200 mii de conducători de vehicule la etapa obținerii dreptului de conducere până în anul 2030.								
4.1.1	Organizarea anuală a campaniilor de informare și responsabilizare, la nivel național, pe fiecare factor de risc comportamental (condus agresiv, conducerea sub influența alcoolului,	Decembrie 2030	MAI	APL, MS, MEC, ACM, mediul academic	184,45			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 3501 3502	Număr de campanii de informare organizate.

	conducerea sub influența drogurilor, încălcarea regimului de viteză).								
4.1.2	Introducerea instruirii și testării în regim on-line a utilizatorilor privind regulile de circulației și sigurnata rutieră înainte de a putea închiria o trotinetă/bicicletă electrică.	Mai 2027	MEC	MDED, MAI, MIDR, companii de închiriere a trotinetelor/bicicletelor electrice.	285			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 8801 8815	Platformă IT on-line funcțională cu parcurgerea etapelor obligatorii înaintea închirierii trotinetelor și bicicletelor electrice. Număr de utilizatori instruiți.
4.1.3	Implementarea studierii obligatorii a prevederilor RCR, siguranței rutiere și comportamentul în timpul condusului pentru curierii implicați în servicii de curierat și livrare pe biciclete/trotinete.	Septembrie 2027	MEC	MAI, Furnizori de servicii de livrare și curierat.	66,85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 8801 8815	Curriculum și program specific aprobat. Număr de curieri instruiți.
4.1.4	Dezvoltarea unui program de instruire specializată a conducătorilor auto și managerilor de flote din cadrul entităților care gestionează mai multe unități de transport: companii de transport public, taxi,	Decembrie 2030	MIRD	MEC,ANTA, UTM	66,85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6404	Curriculum adoptat. Număr de conducatori auto și manageri de flote auto instruiți.

	ambulanțe, camioane, etc.								
4.2	Obiectiv specific 4.2: Elaborarea materialelor didactice și instruirea a 500 de profesori din cadrul instituțiilor de învățământ în domeniul siguranței rutiere până în anul 2029.								
4.2.1	Organizarea seminarelor (training) pentru instruirea a 500 de profesori și educatori privind predarea regulilor de siguranță rutieră în școli și grădinițe	Noiembrie 2029	MEC	MAI, CNER	285,0			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 8801 8815	Organizarea a cel puțin 10 seminare de training. 500 de profesori și educatori instruiți.
4.2.2	Ajustarea cadrului normativ cu privire la reglementarea profesiei de instructor/instructoare auto, inclusiv prin introducerea testării medicale.	Septembrie 2027	MEC	MS	66,85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 8801 8815	Cadrul normativ aprobat.
4.2.3	Modificarea curriculumului național și integrarea educației rutiere adaptată nivelurilor de învățământ (primar, gimnazial și liceal) pentru creșterea nivelului de conștientizare și respectare a Regulilor de Circulație Rutieră.	Mai 2026	MEC	ANACEC, CNER	117,29			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 8801 8815	Curriculum modificat pe fiecare nivel de educație până la nivel ISCED 4

4.2.4	Elaborarea ghidului de educație rutieră cu seturi de planșe didactice adaptate pe nivele pentru predarea siguranței rutiere în școli.	Aug-29	MEC	CNER, MAI, MIDR			66,85	NA	Diseminarea ghidului cu setul de planșe la 100% din școli și grădinițe.
4.3	Obiectiv specific 4.3: Reducerea cu 20% a încălcărilor RCR constatate prin sporirea și consolidarea capacităților de aplicare a legii în domeniul circulației rutiere până în anul 2028.								
4.3.1	Adoptarea Hotărârii Guvernului privind facilitarea schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră Directiva (UE) 2015/413, pentru sporirea capacității MAI de a identifica și sancționa încălcările normelor de circulației rutieră săvârșite cu vehicule înmatriculate în alt stat membru decât statul în care s-a săvârșit încălcarea.	Decembrie 2025	MAI		117,29			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 3501 3502	Hotărâre de Guvern aprobată.
4.3.2	Dotarea echipajelor de poliție cu tehnologii de digitalizare a proceselor de documentare a abaterilor rutiere (echipament, software, aplicații)	Decembrie 2027	MAI		200		370	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 3501 3502	Număr de echipe de patrulare dotate cu echipament. Număr de polițiști instruiți.

4.3.3	Dezvoltarea unui mecanism de schimb de informații și verificare a automobilelor cu numere de înmatriculare străine.	Decembrie 2027	MAI	Politia de frontiera	380			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 3506	Platformă IT funcțională. Mecanism de verificare dezvoltat și parteneriat MAI-PF înființat. Protocoale/ instrucțiuni unice elaborate.
4.3.4	Ajustarea bazei de date ROSOFT (sistemul oficial de evidență a contravențiilor) și îmbunătățirea/ stabilirea interconectării cu portalul instanțelor.	Martie 2026	MAI, MJ	ASP	285			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 3501	Platformă IT modernizată și ajustată
4.3.5	Introducerea zonelor în care este interzisă utilizarea trotinetelor/bicicletelor electrice (ex: parcuri, zone pietonale aglomerate) prin limitarea accesului prin poziționarea GPS.	Mai 2027	MAI	MDED, MAI, MIDR, companii de închiriere a trotinetelor/bicicletelor electrice.	95			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 3501 3502	Sistem IT funcțional. Zone create și securizate/implementate. Parteneriate create cu 3 agenți economici de închirieri trotinete/biciclete electrice.
4.3.6	Introducerea programelor de conducere responsabilă pentru șoferii care încalcă prevederile legale privitoare la viteză și programelor de consiliere-reeducare post-accident.	Iunie 2027	MAI	MEC, MS	66,85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 3501 3502	Hotărâre de Guvern aprobată

4.3.7	Înăsprirea sancțiunilor pentru prevenirea recidivelor în domeniul abaterilor rutiere.	Decembrie 2026	MAI	MJ	207,99			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 3501 3502	Proiect de lege aprobat
4.4	Obiectiv specific 4.4: Reducerea cu 30% a accidentelor cauzate de participanții vulnerabili la trafic până în anul 2030.								
4.4.1	Efectuarea campaniilor de sensibilizare referitor la siguranța participanților vulnerabili la trafic (copii, bicicliști, motocicliști, utilizatori de trotinete electrice, persoane cu dizabilități, căruțași) la nivel național cu implicarea sectorului privat și societatea civilă.	Decembrie 2030	MAI	MEC, MAI, APL	184,45			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 3501 3502	Minimum o campanie de informare desfășurată anual la nivel național. Numărul persoanelor participante în cadrul activităților desfășurate, cu respectarea criteriilor de gen, vârstă și grupuri-țintă.
4.4.2	Marcarea prin pavaj tactil a spațiilor de acces spre ușa de intrare în mijlocul de transport la 100 de stații de așteptare de pe drumurile naționale și locale.	Decembrie 2028	MIDR	ASD, APL	200		300	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6404	100 de stații de așteptare dotate cu pavaj tactil.
4.4.3	Adaptarea a 50 de treceri de pietoni și/sau intersecții ale străzilor și drumurilor publice corespunzător cu nevoile persoanelor cu dizabilități vizuale	Decembrie 2029	MIDR	ASD, APL	500		2 000	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6402	50 de treceri de pietoni și/sau intersecții adaptate la necesitățile persoanelor cu dizabilități.

	și auditive, inclusiv montarea sistemelor de semnalizare sonoră și vizuală la intersecțiile cu trafic intens.								
Obiectivul General 5: Creșterea capacităților de intervenție în situații de urgență și îngrijire post-accident.									
5.1	Obiectiv specific 1: Reducerea cu 15% a timpului de răspuns la accidente până în anul 2030.								
5.1.1	Actualizarea cadrului legal care să asigure managementul unitar al intervenției serviciilor specializate și resurselor folosite de acestea în cazul accidentelor rutiere	Octombrie 2026	MAI	MS, ASD, APL	117,29			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 3501 3502	Hotărâre de Guvern aprobată
5.1.2	Ajustarea protocolelor clinice naționale (PCN) pentru managementul urgențelor medicale și alinierea acestora cu cele mai noi ghiduri/protocoale internaționale.	Decembrie 2027	MS	CNAMUP	66,85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 6101	Număr de protocoale ajustate și implementate.
5.1.3	Îmbunătățirea eficienței și a capacității de răspuns a Serviciului 112 prin implementarea serviciului eCall, instruirea operatorilor și modernizarea echipamentului.	Iunie 2027	MAI	Serviciul 112, MS, MF, MIDR.	323			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 3501 3502	Serviciu eCall modernizat. Număr de operatori instruiți. Numărul de apeluri de urgență preluate prin serviciul eCall

5.1.4	Consolidarea capacităților instituțiilor relevante de evidență și gestionare a pacienților de urgență, în urma accidentelor rutiere prin implementarea procesului de screening (alinierea datelor pre-spitalicești și spitalicești – urmărind pacienții în tot procesul de îngrijire).	Decembrie 2027	MS	CNAMUP	66,85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 8013	Cadrul normativ aprobat. Sistem de screening dezvoltat și implementat.
5.1.5	Modernizarea flotei de ambulanțe. Suplinirea treptată a serviciului de AMU cu un număr de 60 de autoambulanțe de tip C .	Decembrie 2030	MS	CNAMUP			180 000	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 8019	Număr de echipaje de ambulanță dotate și modernizate.
5.1.6	Formarea continuă polițiștilor în acordarea primului ajutor medical atunci când echipajele de poliție ajung primele la fața locului.	Decembrie 2030	MAI	MS, MEC	285,0			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 3501 3502	Numărul polițiștilor instruiți; Numărul cazurilor de acordare a primului ajutor medical de către polițiști.

5.1.7	Dezvoltarea și implementarea unui curs de instruire îmbunătățit a viitorilor șoferi în acordarea primului ajutor medical în cadrul procesului de instruire a conducătorilor auto.	Decembrie 2028	MEC	ASP, MAI, MS	66,85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 8001 8004	Curriculum modificat și program de studii implementat. Numarul de șoferi instruiți.
5.1.8	Instruirea a 300 de șoferi de ambulanță în acordarea primului ajutor medical.	Decembrie 2027	MS	CNAMUP	555,0			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 8001 8004	500 șoferi de ambulanță instruiți în acordarea primului ajutor medical.
5.1.9	Dotarea a 100 de vehiculelor de patrulare a poliției cu truse de prim ajutor suplimentare.	Decembrie 2026	MAI	MF, IFI			50,0	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 3501 3502	Număr de echipaje de poliție dotate cu truse de prim ajutor.
5.1.10	Creșterea capacităților de reacție și evidență a accidentelor rutiere prin interconectarea Registrului de stat al accidentelor rutiere al MAI cu Serviciul 112.	Decembrie 2027	MAI,	Serviciul 112, CNAMUP, MS			570,0	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 3501 3502	Sistem IT modernizat. Serviciu interconectat și algoritm de evidență și schimb de informații aprobat.

5.1.11	Optimizarea alocării echipajelor de ambulanțe pe baza predicțiilor algoritmice în zilele și perioadele de risc ridicat, cu o acoperire sporită cu 10% în următorii 5 ani.	Decembrie 2030	MS	Serviciul 112, CNAMUP	66,85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 8001 8004	Aprobarea cadrului normativ. Sistem eficientizat de reacție și intervenție rapidă a echipajelor de ambulanță funcțional.
5.1.12	Eficientizarea Serviciului Național de Consult și Transfer Interspitaliesc (SNCTI din cadrul IMSP CNAMUP) pentru victimele cu traume complexe.	Decembrie 2030	MS	MIDR, MAI, APL	228,0			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 8001	Platformă IT implementată. Serviciu eficientizat. Reducerea cu 15% a timpului mediu de răspuns la solicitare
5.1.13	Organizarea și desfășurarea semestrial de exercitii comune de simulare a accidentelor rutiere pentru echipele de ambulanță, IGP și IGSU pentru a exersa și îmbunătăți colaborarea în teren.	Decembrie 2030	MAI	Centrul de instruire în domeniul medicinei de urgență, a calamităților și situații de urgență, Centrul de instruire al IGSU, MS.	1 900			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 8001 8004	Numărul de exerciții comune realizate.
5.2	Obiectiv specific 2: Reducerea cu 20% a timpului de documentare a accidentelor rutiere și îmbunătățirea calității datelor până în anul 2030.								
5.2.1	Dezvoltarea unui sistem de evidență și a unei baze de date integrate privind costurile de îngrijire post-traume și reabilitarea victimelor accidentelor rutiere.	Decembrie 2028	MS	MAI, CNAMUP			475	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 8013	Sistem IT de colectare de date și evidență a costurilor de îngrijire și recuperare post-accident dezvoltat și implementat.

5.2.2	Digitalizarea procesului de colectare a informației de la locul producerii accidentului rutier.	Februarie 2026	MAI	IGP, STI	50	50		Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 3501 3502	Numărul de echipe de investigare a accidentelor dotate cu tablete și soft specializat.
5.2.3	Elaborarea unei analize de politici publice privind identificarea unui mecanism de investiții/finanțări directe în siguranța rutieră de către companiile de asigurări.	Decembrie 2026	MIDR	MF, MDED, Entitatea responsabilă de gestionarea siguranței rutiere, BNM			100	NA	Raport de analiză elaborat.
5.2.4	Reglementarea activității de expertiză tehnică extrajudiciară (post accident) în domeniul vehiculelor rutiere.	Decembrie 2030	MAI	MIDR, MJ, MEC	117,29			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate, subprogramul 3501 3502	Elaborarea și aprobarea Hotărârii de Guvern. Regulamentul privind atribuirea calității de expert tehnic extrajudiciar în specialitatea autovehicule rutiere.