NOTA DE FUNDAMENTARE

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

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

Legii nr. 350/2023, precum și stabilirea reglementărilor aferente autorității administrative responsabile de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.

Desemnarea unei autorități responsabile de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere se regăsește atât în Raportul Ombudsmanului „Dreptul la Viață, Sănătate, Siguranță și Securitate în Traficul Rutier" care recomandă "*Desemnarea unei autorități directoare (Agenție de siguranță rutieră), astfel cum a prevăzut Strategia națională pentru siguranță rutieră 2011 – 2020 (HG nr. 1214/2010, prioritatea 1[1])"*, cât și în Decizia Comisiei drepturile omului și relații interetnice din cadrul Parlamentului Republicii Moldova nr. CDO-06 nr. 432 din 24.09.2024 pe marginea Raportului tematic „Dreptul la Viață, Sănătate, Siguranță și Securitate în Traficul Rutier", care de asemenea recomandă „*crearea unei agenții directoare care să preia responsabilitatea pentru siguranța rutieră*[2]" și finanțarea domeniului siguranței rutiere.

II) *înlăturarea unor deficiențe apărute în contextul implementării prevederilor aferente constituirii Fondului rutier și finanțării din mijloacele financiare ale acestuia.*

Conform prevederilor art. 1 alin. (1) din Legea fondului rutier nr. 720/1996 *„Fondul are o destinaţie specială, fiind utilizat pentru finanţarea: a) întreţinerii, reparaţiei şi reconstrucţiei drumurilor publice naţionale şi locale; b) proiectării de drumuri; c) dezvoltării bazei de producţie a unităţilor care efectuează lucrări de întreţinere a drumurilor, procurării tehnicii şi utilajului pentru acestea; d) producerii de materiale de construcţie rutieră; f) lucrărilor de cercetare ştiinţifică, de proiectare şi construcţie în domeniu; g) administrării gospodăriei drumurilor."*.

În pofida celor relatate, exercitarea atribuțiilor de administrare a drumurilor impune și unele cheltuieli care nu sunt eligibile, conform art. 1 alin. (1) din Legea fondului rutier, și anume cheltuieli aferente serviciilor de asistență juridică în cazul litigiilor internaționale, dar și penalităților contractuale.

Consecvent, potrivit prevederilor art. 1 alin. (3) din aceeași Lege, *„Mijloacele pentru întreţinerea drumurilor se determină conform normativelor stabilite pentru un kilometru de drum şi lungimii lor"*.

În pofida normei citate, aplicarea în practică a acesteia practic nu este posibilă datorită complexității calculului necesarului de mijloace financiare pentru întreținerea unui kilometru de drum, care este influențată de: sistemul rutier, categoria drumului, fluxul de transport, condiții de relief, importanța drumului.

Subsecvent, conform prevederilor art. 2 alin. (1) din Legea fondului rutier nr. 720/1996 *„Sursele de constituire a fondului sunt: defalcări anuale din volumul accizelor la produsele petroliere supuse accizelor, cu excepția gazului lichefiat, în cuantumul stabilit în legea bugetului de stat pe anul respectiv; taxele rutiere percepute conform legislației fiscale, cu excepția taxei pentru folosirea drumurilor de către autovehiculele înmatriculate în Republica Moldova; taxele pentru eliberarea autorizaţiilor pentru transporturi auto internaţionale de mărfuri şi ocazionale de călători; amenzile aplicate pentru nerespectarea regulilor transportului de călători, deteriorarea drumurilor, construcţiilor şi utilajelor rutiere, a plantaţiilor aferente*

[1] https://ombudsman.md/post-document/raport-tematic-dreptul-la-viata-sanatate-siguranta-si-securitate-in-traficul-rutier/

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

drumurilor; taxa pentru comercializarea gazelor naturale destinate utilizării în calitate de carburanţi pentru unităţile de transport auto”.

Astfel, norma legală menționată conferă Fondului rutier o structură rigidă, limitând atât Guvernul în elaborarea proiectului Legii bugetului de stat, cât și Parlamentul, care este impus să aprobe norme derogatorii de la Legea nr. 720/1996, pentru a suplimenta Fondul rutier cu resurse financiare din alte surse, inclusiv: despăgubirile plătite pentru daunele aduse infrastructurii rutiere; penalitățile aplicate agenților economici pentru executarea neconformă a lucrărilor la infrastructura rutieră; comercializarea lemnului rezultat din defrișările plantațiilor rutiere.

Mai mult ca atât, necesitatea completării surselor de constituire a Fondului rutier, derivă inclusiv și din recomandarea nr. 6.1.10 a Curții de Conturi, formulată în Hotărârea nr. 60 din 10 decembrie 2024 cu privire la Raportul de audit al conformității privind utilizarea mijloacelor financiare alocate de la bugetul de stat în anii 2022-2023 pentru întreținerea și dezvoltarea drumurilor publice naționale în Republica Moldova, care expres statuează că: *„se recomandă revizuirea și consolidarea cadrului normativ, pentru a clarifica destinația mijloacelor financiare provenite din: i) despăgubirile plătite pentru daunele aduse infrastructurii rutiere, ii) sancțiunile aplicate agenților economici pentru executarea neconformă a lucrărilor la infrastructura rutieră, precum și iii)* din *vânzarea lemnului, și pentru a preveni utilizarea acestora în scopuri administrative, garantând că toate resursele sunt direcționate către întreținerea și dezvoltarea drumurilor publice naționale”.*

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

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

Consecvent, potrivit prevederilor art. 6 alin. (4) din Legea nr. 131/2007, *„Biroul executiv este constituit prin desemnarea în componenţa acestuia, de către conducătorii autorităţilor publice centrale reprezentate în Consiliul naţional pentru securitatea circulaţiei rutiere, a reprezentanţilor acestora cu atribuţii pe segmentul coordonării politicilor în domeniul siguranţei traficului rutier”.*

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

Prin urmare, a apărut necesitatea de a modifica abordarea și a delega atribuțiile Biroului executiv unei autorități în cadrul căreia să fie angajat personal dedicat cu responsabilități concrete în domeniul siguranței traficului rutier, care să asigure îndeplinirea deplină a atribuțiilor prevăzute la art. 4 alin. (1) din Legea nr. 350/2023, reieșind din sarcinile trasate în raport cu domeniul siguranței rutiere, complexitatea rapoartelor și auditurilor în domeniu, datele statistice care demonstrează creșterea numărului de accidente rutiere, creșterea numărului de decese urmare accidentelor rutiere. Ori 219 de decese în 2024 și 197 în 2023 demonstrează necesitatea ca autoritatea responsabilă să dispună de o structură consolidată, de resurse adecvate și de personal instruit corespunzător, capabil să îndeplinească în mod eficient atribuțiile

încredințate. Doar printr-o astfel de abordare se va putea asigura o gestionare riguroasă a problematicii siguranței rutiere, prevenirea accidentelor și reducerea consecințelor acestora asupra vieții și sănătății cetățenilor.

Subsecvent, potrivit prevederilor art. 60 alin. (1) din aceeași Lege, *„Pentru finanţarea acţiunilor cu caracter de siguranţă rutieră este creat un cont special pentru siguranţa rutieră, constituit din donaţiile şi granturile oferite de organizaţii de caritate şi donatori din ţară şi de peste hotare, precum şi din alte surse care nu contravin legislaţiei”*.

Totuși, având în vedere că mai multe autorități au competențe în domeniul siguranței rutiere, se impune necesitatea concretizării repartizării resurselor financiare din contul special.

Respectiv, instituirea unei linii bugetare dedicate va simplifica procesul de repartizare a resurselor financiare către autoritățile care au competențe în domeniul siguranței rutiere.

IV) *corelarea prevederilor Legii drumurilor nr. 509/1995 la prevederile recent adoptate în domeniul evidenței rețelelor edilitare*.

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

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

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

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

Potrivit prevederilor art. 9 alin. (1) din aceeași lege, „*Amplasarea obiectivelor care nu periclitează siguranţa circulaţiei în zona drumului public şi/sau în zonele de protecţie ale acestuia se efectuează cu respectarea legislaţiei în vigoare, numai în baza autorizaţiei de amplasare a obiectivului în zona drumului public şi/sau în zonele de protecţie a acestuia (în continuare – autorizaţie de amplasare), eliberată de către administratorul drumului*”.

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

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

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse
3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Prin proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative (ajustarea cadrului normativ în domeniul gestionării siguranței infrastructurii rutiere) se propun modificări în 4 legi, după cum urmează:

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

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

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

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

II. Modificarea Legii fondului rutier nr. 720/1996, în vederea suplinirii surselor de constituire a Fondului rutier, cu mijloacele financiare provenite din activitatea de administrare a drumurilor și anume: despăgubirile plătite pentru daunele aduse infrastructurii rutiere, sancțiunile aplicate agenților economici pentru executarea neconformă a lucrărilor la infrastructura rutieră, vânzarea lemnului rezultat din defrișările plantațiilor rutiere. Aceste propuneri derivă inclusiv din necesitatea executării recomandărilor Curții de Conturi expuse în Hotărârea nr. 60 din 10 decembrie 2024.

Totodată, urmează a fi stabilită o nouă categorie de cheltuieli eligibile Fondului rutier, și anume cheltuieli destinate soluționării litigiilor în calitate de administrator al drumului sau ca parte contractantă în cadrul contractelor de achiziții publice. Aceste propuneri derivă inclusiv din necesitatea executării recomandărilor Curții de Conturi expuse în Hotărârea nr. 27 din 30 mai 2023 și reiterate în Hotărârea nr. 30 din 19 iunie 2024.

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

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

2) suplinirea atribuțiilor Agenției Naționale Transport Auto cu acele atribuții care sunt prevăzute pentru autoritatea administrativă responsabilă de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, conform prevederilor Legii nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere;

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

4) instituirea unei linii bugetare pentru finanțarea acțiunilor de îmbunătățirea sistemului de siguranță rutieră.

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

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

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

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

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

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

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

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

- Instituirea unei noi autorități în subordinea MIDR.

<u>În tabelul de mai jos sunt prezentate avantajele opțiunilor examinate.</u>

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

Este de menționat faptul că, la data de 20.02.2025, Parlamentul Republicii Moldova, a votat în lectură finală proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative (*modificarea Legii nr.131/2012 privind controlul de stat și a legilor sectoriale conexe controlului de stat*) prin Legea nr.25/20.02.2025, care prevede atribuirea unor competențe în domeniul siguranței traficului rutier - Agenției Naționale Transport Auto.

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

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

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Pentru a asigura implementarea Legii nr. 350/2023, dar și a modificărilor operate prin prezentul proiect de lege, în cadrul Agenției Naționale Transport Auto, urmează a fi instituite 10 funcții, divizate în două subdiviziuni structurale, responsabile de exercitarea atribuțiilor stabilite la art. 4 al Legii nr. 350/2023, precum și asigurarea secretariatului și activității curente a Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere.

Astfel, urmează a fi instituită o subdiviziune structurală formată din 5 unități de personal, responsabile de: efectuarea inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere; asigurarea întocmirii rapoartelor pentru fiecare accident rutier soldat cu decesul unei sau al mai multor persoane survenit pe drumurile publice naționale și locale; asigurarea clasificării siguranței rețelei rutiere.

Totodată, urmează a fi instituită o subdiviziune structurală formată din 4 unități de personal, responsabile de: elaborarea analizelor și prognozelor în baza rapoartelor de audit în domeniul siguranței rutiere sau a rapoartelor inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere sub aspectul îmbunătățirii sau al înrăutățirii situației; monitorizarea evoluției fiecărui sector sau secțiune de concentrare a accidentelor rutiere pe drumurile publice și arhivarea istoricului gestionării siguranței infrastructurii rutiere; monitorizarea și ținerea evidenței procedurilor de audit în domeniul siguranței rutiere; asigurarea secretariatului și activității curente a Consiliului naţional pentru securitatea circulaţiei rutiere.

Consecvent, având în vedere că atribuțiile care urmează fi exercitate de către subdiviziunile sus-menționate sunt diferite de atribuțiile exercitate actualmente de către ANTA, respectiv urmează a fi instituită o funcție de director adjunct responsabil de domeniul dat.

Subdiviziunile sus-menționate și efectivul limită a acestora urmează a fi instituire în cadrul procesului de revizuire a structurii Agenției Naționale Transport Auto prin optimizare și eficientizarea acesteia.

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

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

- Având în vedere că subdiviziunile responsabile de exercitarea noilor atribuții ale ANTA urmează a fi instituite urmare a completării structurii organizaționale ale autorității respective, modificările operate vor genera cheltuielile financiare în acest sens:
  a) Salarizare (un director adjunct, 2 șefi de secție și 7 specialiști principali): 2 086 mii lei.
  b) Contractarea serviciilor (elaborarea de standarde și ghiduri tehnice în domeniul siguranței infrastructurii rutiere; auditor de siguranță rutieră): 1500 mii lei.
  c) Procurare echipamentelor și a utilajului necesar realizării funcțiilor noi atribuite: 600 mii lei.

Deși noile modificări vor necesita cheltuieli bugetare suplimentare pentru realizarea respectivelor atribuții de către ANTA, acestea vor fi precăutate din contul bugetului public național, urmare a revizuirii structurii acesteia, precum și în dependență de veniturile colectate pentru suplinirea surselor de constituire a Fondului rutier (cu titlu de exemplu: în anul 2024 doar din comercializarea masei lemnoase au fost acumulate venituri de cca. 3,7 mln. lei).

- Implementarea Legii nr. 350/2023, dar și a modificărilor operate prin prezentul proiect de lege, produc un șir de avantaje economice, după cum urmează:
  a) Utilizând regula generală de aproximare elaborată de iRAP, putem stabili că costul economic și social al fiecărui deces în Republica Moldova, în anul 2023 a constituit 8,6 mln. lei.

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

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

- Îndepărtarea obstacolelor laterale 0 – 5%

Astfel, **dacă inspecțiile în domeniul siguranței rutiere efectuate vor reduce numărul deceselor cel puțin cu 1 pe an, acesta deja își vor argumenta cheltuielile generate**.

Efectuarea inspecțiilor de siguranță rutieră va diminua nu doar numărul **accidentelor** soldate cu persoane decedate, dar și numărul accidentelor soldate cu persoane grav traumatizate și a accidentelor per general, fapt ce va diminua costurile sociale suportate de stat.

b) Modificările operate la Legea fondului rutier nr. 720/1996, care vizează diversificarea și suplimentarea surselor de constituire a Fondului rutier (parte integrantă a bugetului de stat), se estimează o creștere a veniturilor din:

- despăgubirile plătite pentru daunele aduse infrastructurii rutiere;
- penalitățile aplicate agenților economici pentru executarea neconformă a lucrărilor la infrastructura rutieră;
- comercializarea lemnului rezultat din defrișările plantațiilor rutiere.

O analiză a veniturilor colectate din sursele sus menționate în perioada 2021-2024 indică faptul că aceste măsuri vor genera anual venituri suplimentare pentru bugetul de stat de aproximativ 3,7 milioane lei.

sursa de venit	**Venituri înregistrate, mii lei**				
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**mediu**
Comercializarea lemnului	1553	1087	2674	3755	2267,25
Despăgubiri pentru daunele aduse infrastructurii	44	195	715	878	458
Penalități și sancțiuni	1050	889	1557	554	1012,5
Total	2647	2171	4946	3898	**3735,75**

Aceste resurse financiare vor contribui la consolidarea bugetului de stat și vor permite o utilizare mai eficientă a fondurilor destinate dezvoltării și întreținerii infrastructurii rutiere.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Proiectul de lege propune operarea unor modificări în Legea drumurilor nr. 509/1995 și Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, în partea ce ține de competențele autorităților statului în domeniul siguranței infrastructurii rutiere. Astfel, în sectorul privat se va resimți indirect impacturi în mod pozitiv prin sporirea gradului de siguranță rutieră pe drumurile publice.

4.4. Impactul social

Impactul social al procedurilor reglementate de prezentul act normativ se regăsește în scopul acestuia, fiind creșterea gradului de siguranță a circulației pe drumurile publice, prevenirea pierderii de vieți și a vătămării integrității corporale a persoanelor în traficul rutier.

Prevenirea pierderii de vieți și a vătămării integrității corporale vine să asigure **dreptul la viață și sănătate**.

Consecvent, dreptul la sănătate este prevăzut şi garantat atât prin prisma actelor naţionale, cât şi internaţionale. Astfel, dreptul la ocrotirea sănătății este garantat de Constituţia Republicii Moldova în art. 36. La rândul său, art. 12 din Pactul Internaţional cu privire la drepturile economice, sociale şi culturale prevede: „Statele părţi la prezentul pact recunosc dreptul pe care îl are orice persoană de a se bucura de

cea mai bună sănătate fizică şi mintală pe care o poate atinge”. Totodată, acest drept este menţionat în art. 25 din Convenţia ONU privind drepturile persoanelor cu dizabilități şi în art. 11 şi 13 din Carta Socială Revizuită.

În același timp, Convenția pentru Apărarea Drepturilor Omului și a Libertăților Fundamentale (CEDO) în art. 2 (Dreptul la viaţă) prevede o intervenție juridică (obligaţie) pozitivă a Statului pentru a proteja şi respecta dreptul la viaţă.

Constituţia Republicii Moldova, în art. 15 determină că cetățenii beneficiază de drepturile și de libertățile consacrate prin legea supremă și prin alte legi. Norma constituțională respectivă obligă autoritățile statului de a asigura protecție și respectarea drepturilor fiecărei persoane. Articolul 24 din Constituție declară dreptul la viaţă şi la integritate fizică şi psihică, statul având obligația să garanteze fiecărui om acest drept.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Proiectul de lege nu conține prevederi cu impact asupra datelor cu caracter personal și respectiv, asupra echității și egalității de gen.

4.5. Impactul asupra mediului

Proiectul de lege nu conține prevederi care stabilesc indicatori cu impact asupra mediului. Totuși, se poate deduce indirect că îmbunătățirea siguranței infrastructurii rutiere, ar putea avea efecte pozitive asupra mediului pe termen lung, ceea ce poate contribui la îmbunătățirea sustenabilității transportului rutier.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Nu este aplicabil.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională

Proiectul de lege nu conține norme privind armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene.

5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE

Proiectul creează cadrul juridic intern necesar în vederea implementării Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L nr. 319 din 29 noiembrie 2008, act UE transpus parțial prin Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

În scopul respectării prevederilor art. 11 al Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea elaborării proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative (ajustarea cadrului normativ în domeniul gestionării siguranței infrastructurii rutiere) a fost plasat pe pagina web oficială a MIDR (compartimentul „Transparența”, directoriul Transparență decizională/Anunțuri de inițiere a politicilor) și pe portalul guvernamental: https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/11680

La fel, întru respectarea prevederilor art. 32 al Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, proiectul urmează a fi transmis spre consultare publică pe paginile web menționate. Proiectul urmează a fi avizat de către:

– Cancelaria de Stat;

– Ministerul Afacerilor Interne; – Ministerul Educației și Cercetării; – Ministerul Finanțelor; – Agenția Națională Transport Auto; – Agenția Proprietății Publice (Î.S. „Administrația de Stat a Drumurilor”); – Congresul Autorităților Locale din Moldova.
7. Concluziile expertizelor
Proiectul de lege urmează a fi supus expertizelor anticorupție și juridice, conform art. 36 și 37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.
8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
Ulterior aprobării legii, urmează a fi promovată Hotărîrea de Guvern privind modificarea Hotărîrii Guvernului nr. 151/2022 cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Naționale Transport Auto, prin suplinirea atribuțiilor Agenției și instituirea subdiviziunilor responsabile de exercitarea atribuțiilor stabilite la art. 4 al Legii nr. 350/2023, precum și asigurarea secretariatului și activității curente a Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere.
9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
În scopul asigurării Agenției Naționale Transport Auto, cu resurse umane cu o pregătire adecvată în domeniul siguranței rutiere, urmează a fi organizate cursuri de pregătire și perfecționare a specialiștilor în acest sens.

Secretar general **Angela ȚURCANU**