

PROGRAM
național de siguranță rutieră pentru anii 2025-2030

1. INTRODUCERE

Programul național de siguranță rutieră pentru anii 2025-2030 (în continuare – *Program*) reprezintă viziunea și prioritățile asumate de către 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 Organizației Națiunilor Unite (în continuare – *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 din răni până în 2030, conform Planului global pentru deceniul de acțiune, care a fost lansat la nivel global în octombrie 2021, și a altor angajamente asumate de Republica Moldova la nivel internațional privind siguranța rutieră (New York, SUA, 14 aprilie 2018; Ljubljana, Slovenia, 25 aprilie 2018 etc.).

La elaborarea Programului s-a ținut cont de Declarația de la Stockholm, subliniindu-se 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 responsabili prin educare și prin 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 ONU, 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 absolvă 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 și 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 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:

- Obiectivul 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 decât 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 la Planul național de dezvoltare pentru anii 2025-2027 (PND 2025-2027), aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 361/2024.

Astfel, Programul 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, Programul se aliniază la Lista priorităților de politici publice pentru anii 2026-2028, aprobată de către Consiliul Interministerial de Planificare Strategică la 27 decembrie 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 Raportul avocatului poporului „Dreptul la viață, sănătate, siguranță și securitate în traficul rutier” (2024), care analizează problema siguranței rutiere prin prisma respectării drepturilor omului.

Prezentul Program 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 august 2024.

În baza ordinului respectiv au fost constituite cinci grupuri de lucru, în conformitate cu cinci 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;

- ÎS „Administrația de Stat a Drumurilor” (în proces de reorganizare).

De asemenea, în funcție 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.

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

- Asociația Patronală Uniunea Transportatorilor și Drumarilor din Republica Moldova;
- Asociația Internațională a Transportatorilor Auto din Moldova;
- Universitatea Tehnică a Moldovei, Centrul de Cercetare „Observatorul de Siguranță a Infrastructurii Rutiere – OSIR”;
- Universitatea Pedagogică de Stat „Ion Creangă”, Centrul Național de Educație Rutieră;
- Automobil Club Moldova;
- Congresul Autorităților Locale din Moldova;
- Alianța Biciclete Chișinău;
- Centrul pentru Drepturile Persoanelor cu Dizabilități;
- alte asociații/cluburi din domeniul 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.

2. 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 (figura 1), Republica 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>

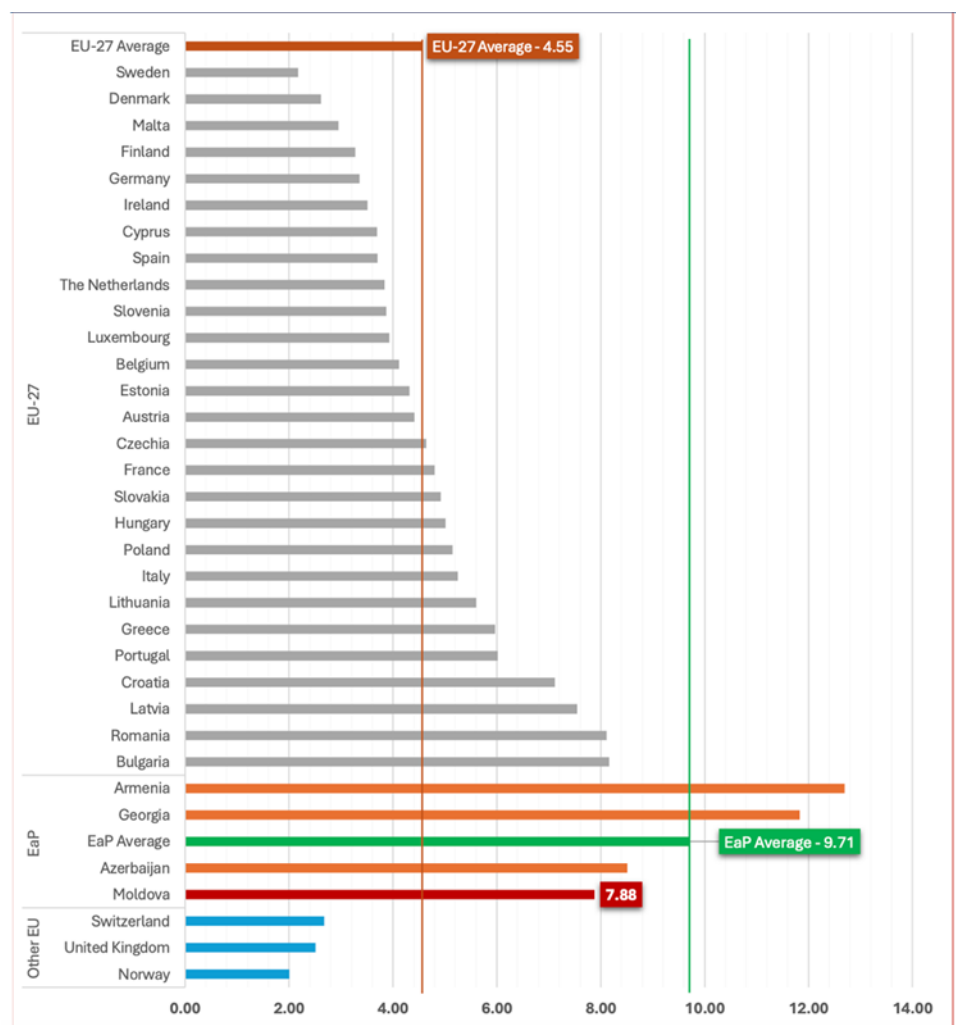


Figura 1. Rata mortalității în rezultatul accidentelor rutiere în Republica Moldova în comparație cu statele din UE și cu statele din Parteneriatul Estic.

Sursa: World Bank, 2023

În regiunea Parteneriatului Estic (EaP), rata mortalității în accidente rutiere a Republicii Moldova este ușor sub media de 9,71 a Parteneriatului 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 mod special, este de remarcat că datele arată că rata mortalității în urma accidentelor rutiere în Republica Moldova de 7,88 este semnificativ mai mare decât media UE-27, care este de 4,55.

Aceasta poziționează provocările Republicii Moldova 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 Republicii Moldova 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 al deceselor cauzate de accidentele rutiere a scăzut. Însă reducerea a fost una modestă (figura 2).

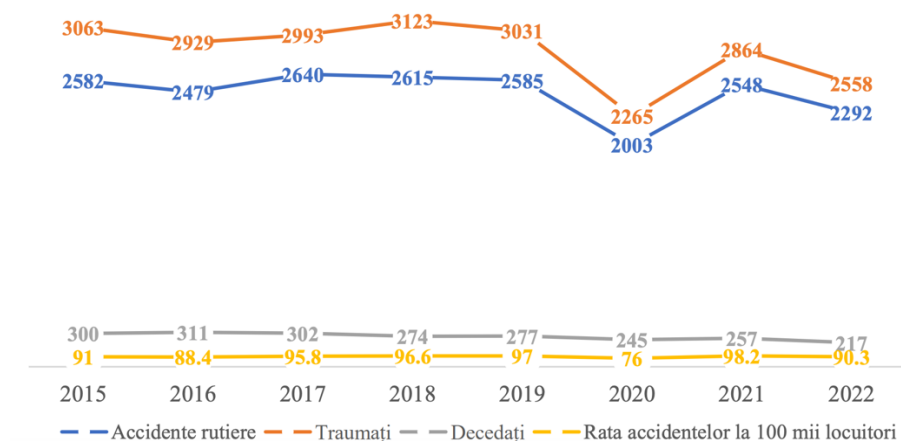


Figura 2. Indicatorii siguranței rutiere în perioada 2015-2022

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

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

Tendințe similare pot fi observate în numărul de decese (figura 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.

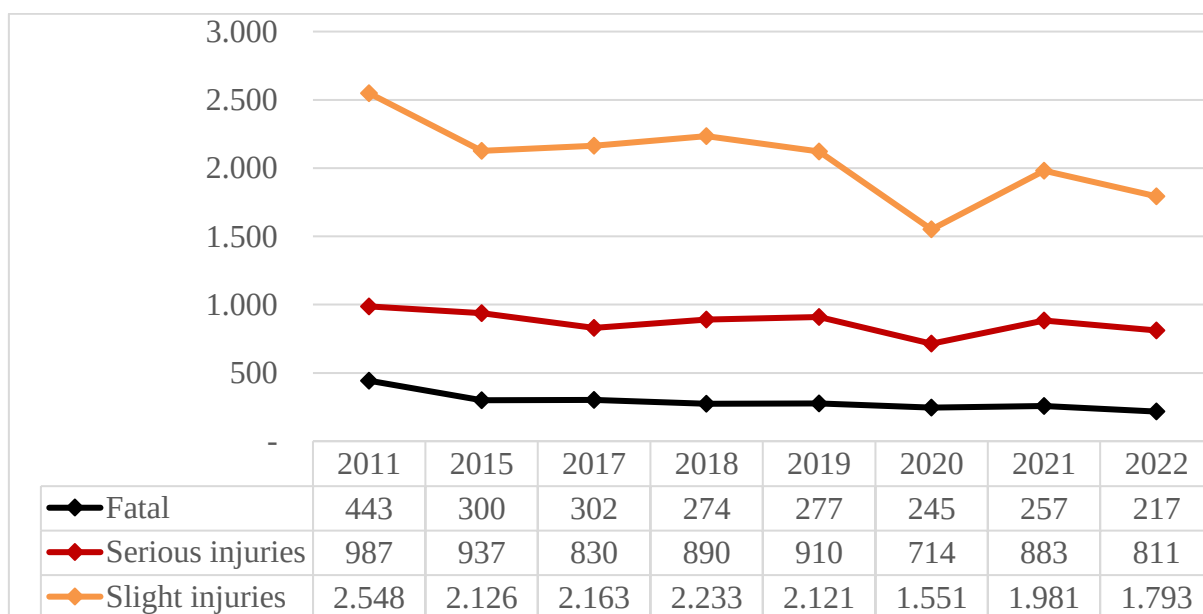


Figura 3. Indicatorii consecințelor accidentelor rutiere în Moldova în perioada 2011-2022

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 patru roți și ai 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 de la 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.

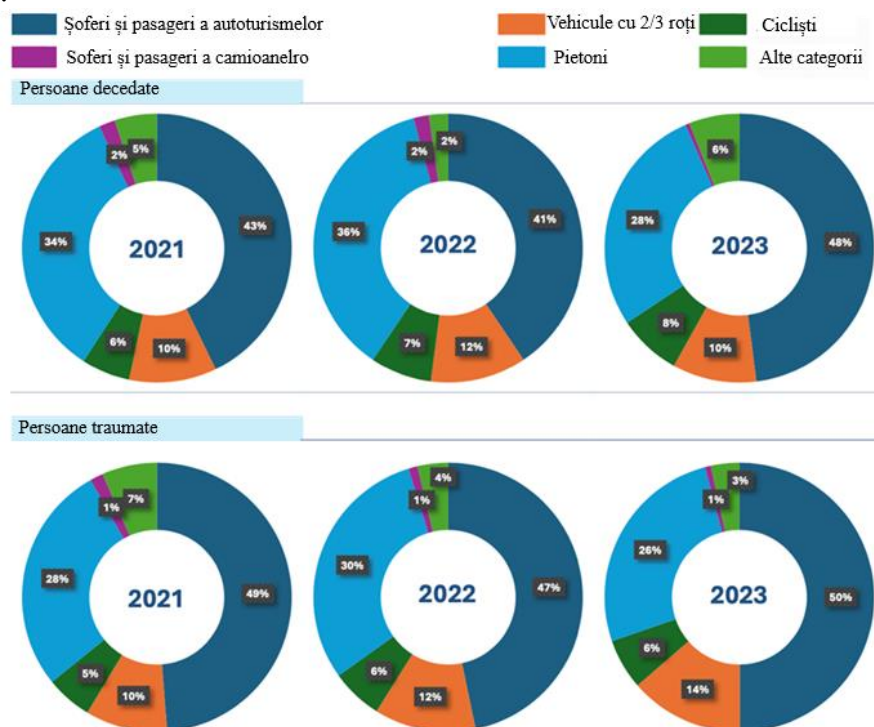


Figura 4. Distribuția victimelor accidentelor rutiere în Moldova pe tipuri de utilizatori
Sursa: World Bank, 2024

Pietonii au fost expuși riscului în mod deosebit, 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 rănilor evidențiază măsuri eficiente de siguranță, dar pietonii rămân un grup cu risc ridicat, subliniind astfel nevoia de îmbunătățiri continue ale infrastructurii pietonale și ale campaniilor de siguranță.

Decesele cu implicarea vehiculelor cu două – trei roți (motociclete, motorete, scutere) au reprezentat 5,3% din decesele în accidente rutiere în 2023, în scădere de la 7,3% în 2021. Rata rănilor 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 două – trei roți rămân un grup vulnerabil și necesită măsuri de siguranță specifice.

Bicicliștii au reprezentat 4,0% dintre 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 a spori aceste măsuri.

Analiza distribuției persoanelor traumatizate 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.

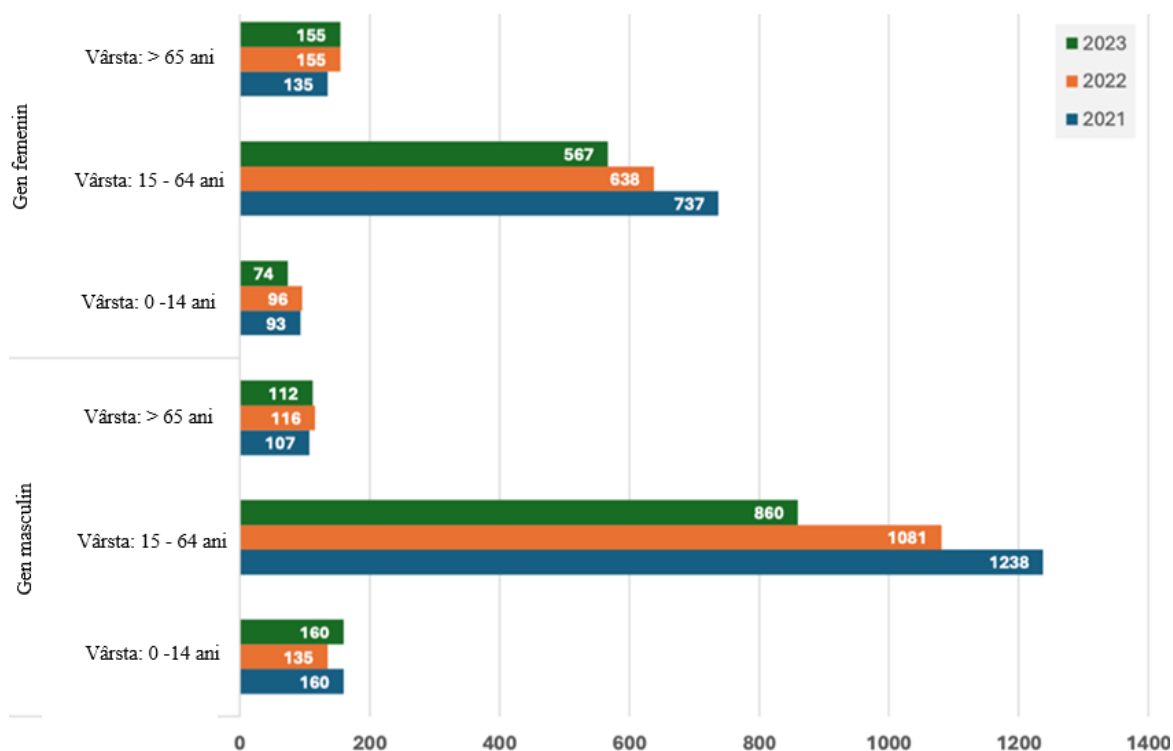


Figura 5. Persoane traumatizate ca urmare a accidentelor rutiere
în Republica Moldova, distribuția pe sexe
Sursa: World Bank, 2024

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 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 de 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.

Datele pentru femeile adulte și grupurile de femei în vârstă prezintă variabilitate, decesele în rândul adulților de sex feminin crescând la 10 în 2023 și al femeilor 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 mare a bărbaților adulți, a bărbaților în vârstă și a femeilor adulte la accidentele rutiere pietonale, fie prin decese sau prin răniri. 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.

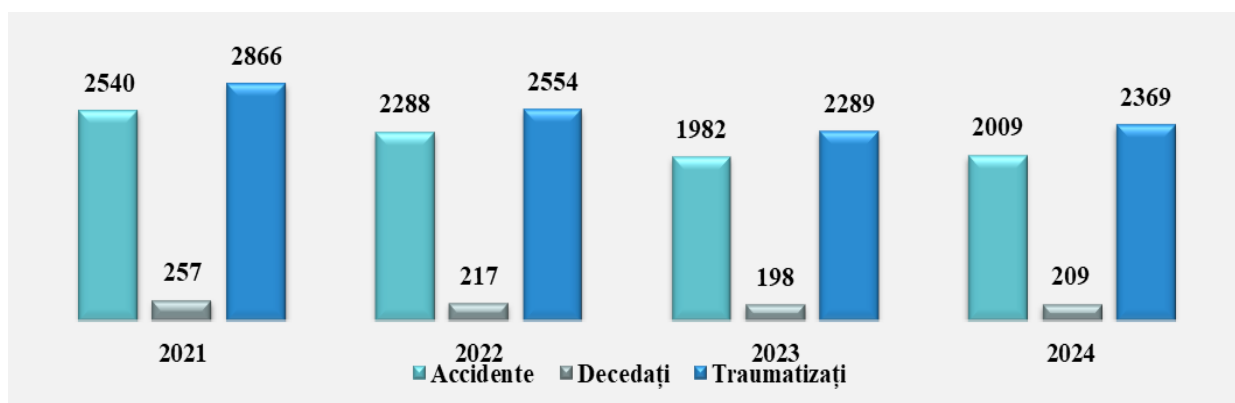


Figura 6. Trendul accidentelor rutiere înregistrate pe parcursul a 12 luni ale anilor 2021-2024.

Tabelul 1

Evoluția situației accidentare pentru 12 luni ale anului 2024

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

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

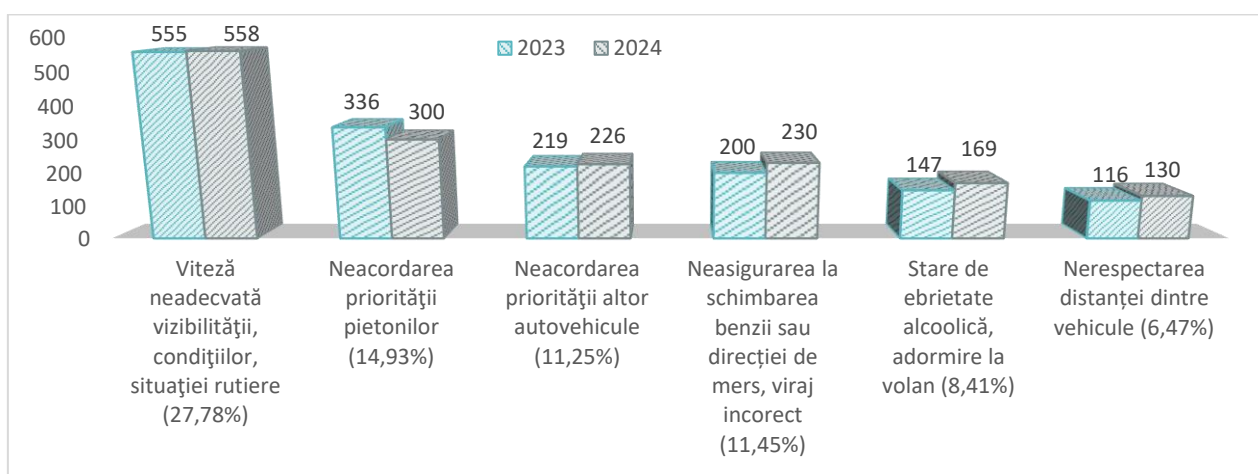


Figura 7. Principalele cauze generatoare de accidente rutiere, anul 2024

Astfel, indicii generalizați pentru anii 2023 și 2024 în tabelul 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 2

Principalele cauze generatoare de accidente rutiere, anul 2024

Cauza producerii accidentului	2023			2024			Diferența		
	A	D	T	A	D	T	A	D	T
Alte abateri comise de conducătorii auto	29	4	32	23	1	25	- 20,6 9	-75	-21,88
Circulație pe stânga	7	0	7	12	5	17	71,4 3	100	142,8 6
Conducere imprudentă	11 1	9	11 1	13 5	15	13 1	21,6 2	66,6 7	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	77,7 8	6,33
Deplasarea pietonilor pe partea dreaptă a drumului	4	3	1	3	2	1	-25	- 33,3 3	0
Neacordarea priorității altor autovehicule	21 9	7	27 8	22 6	9	29 9	3,2	28,5 7	7,55
Neacordarea priorității pietonilor	33 6	6	34 5	30 0	12	29 6	- 10,7 1	100	-14,2
Neasigurarea la schimbarea benzii sau direcției de mers, viraj incorect	20 0	8	25 3	23 0	11	26 8	15	37,5	5,93
Nerespectarea distanței dintre vehicule	11 6	3	13 3	13 0	2	19 8	12,0 7	- 33,3 3	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	14 7	23	17 8	16 9	17	19 8	14,9 7	- 26,0 9	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 și situației rutiere	55 5	10 6	65 1	55 8	10 2	65 6	0,54	- 3,77	0,77

În anul 2024, pe teritoriul țării s-au produs 717 (a.p.703, +1,99%) accidente rutiere cu implicarea pietonilor, soldate cu 62 (a.p.55, +12,73%) de persoane decedate și cu 582 (a.p.601, -3,16%) de persoane traumatizate.

Potrivit datelor generalizate, se constată 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, în urma analizei, după categoria accidentului rutier, stabilesc că cel mai frecvent pietonii au avut de suferit aflându-se pe spațiile destinate circulației acestora (57,04%) și traversând neregulamentar drumul (23,29%). În același timp, indicii supuși analizei arată 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.

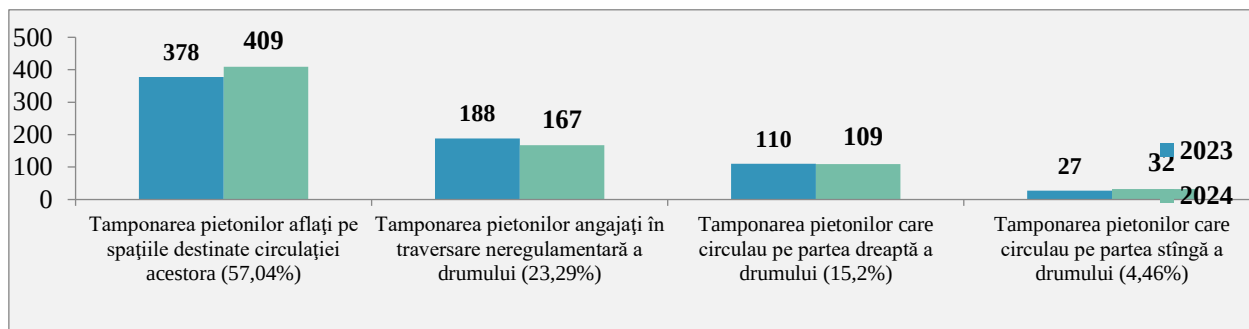


Figura 8. Accidente rutiere cu implicarea pietonilor, anul 2024

În același timp, în accidentele rutiere au fost implicați și minori, 444 (a.p.436, +1,8%) de persoane, ceea ce constituie 17,22% din numărul total de victime ale accidentelor înregistrate, dintre ele 8 (a.p.17, -52,9%) au decedat, 323 (a.p.301, +7,3%) au fost traumatizate ușor, 97 (a.p.84, +15,5%) – traumatizate grav și 16 (a.p.34, -52,9%) nu au avut de pățit. Este înregistrată o creștere a numărului 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%), dintre ei 0 (a.p.5, -100%) au decedat, 53 (a.p.53) au fost traumatizați ușor, 26 (a.p.27, -3,7%) – traumatizați grav și 13 (a.p.19) nu au avut de pățit.

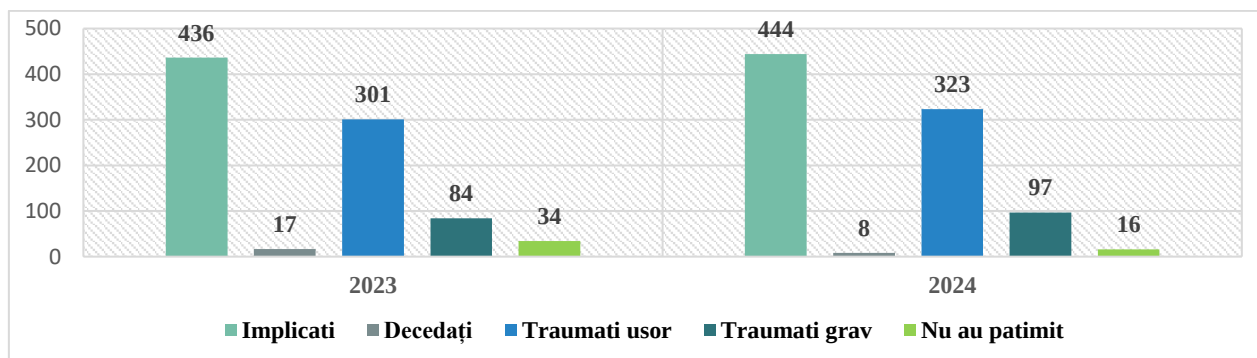


Figura 9. Accidentele rutiere cu implicarea minorilor, anul 2024

Rata înaltă a accidentelor rutiere în Republica Moldova 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 produsul intern brut (în continuare – PIB), subliniind povara financiară semnificativă pe care o impun.

În Republica 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 de dolari SUA, 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 dolari SUA, în timp ce costul rănilor grave a fost de 355 117 109 dolari SUA. Aceasta are ca rezultat un cost total de 449 815 004 dolari SUA, 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.

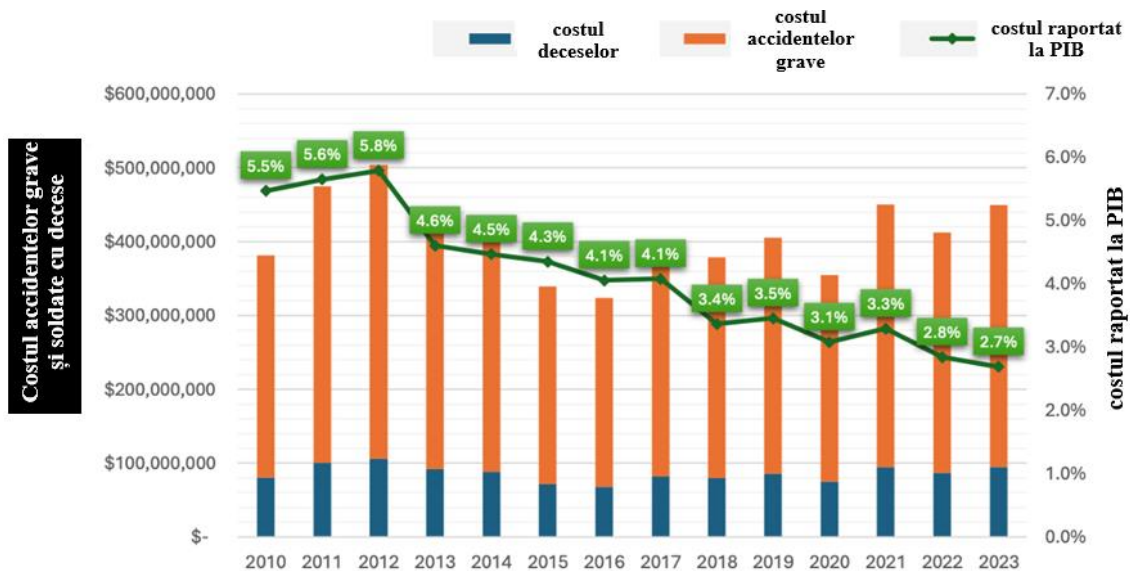


Figura 10. Costurile estimate ale consecințelor accidentelor rutiere în Moldova
Sursa: World Bank, 2024

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 alocate în bugetul statului pentru activități specifice de siguranță rutieră, cum ar fi prevenirea vătămărilor, asistența medicală și tratamentul leziunilor cauzate de accident, precum și 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, din asigurările auto, de la donatorii internaționali sau naționali, precum și din impozitele alocate.

Republica Moldova implementează mai multe măsuri fiscale legate de siguranța rutieră, inclusiv impozitarea pe combustibil/carburant și pe băuturi alcoolice, utilizarea drumului (de exemplu, taxele de drum), achiziționarea vehiculelor, 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 de dolari SUA 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 de dolari SUA, rezultând un raport beneficiu – cost de 6,9.

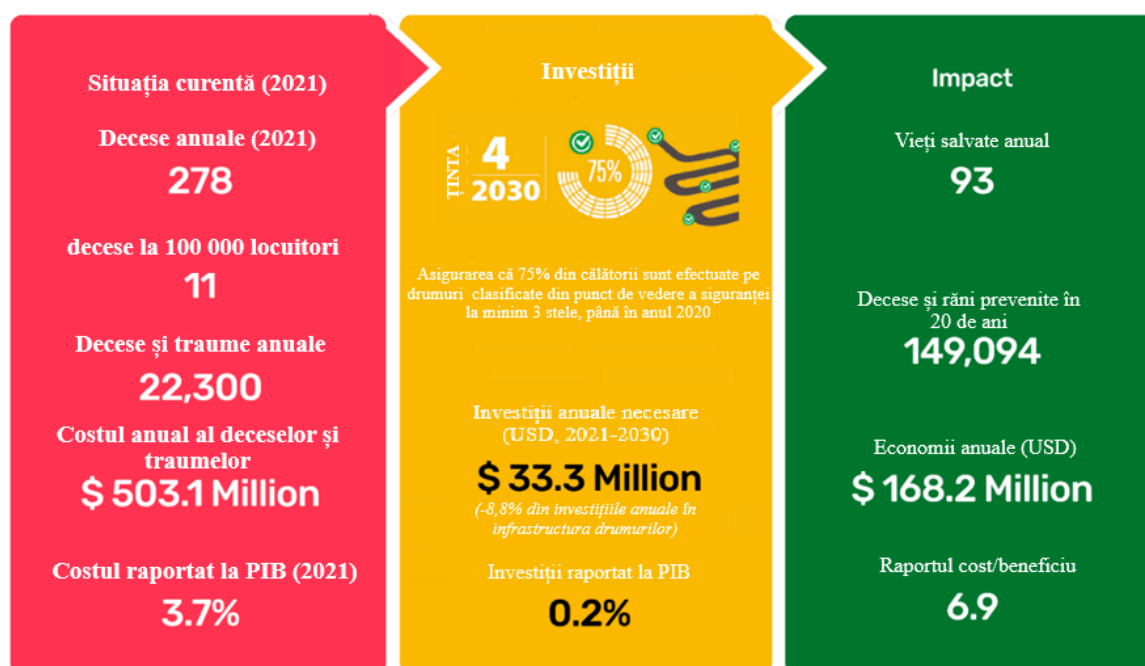


Figura 11. Beneficiile investițiilor în siguranța rutieră.

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

2.2. Actele normative relevante pentru siguranța rutieră

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

- Legea drumurilor nr. 509/1995, care 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 la 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, care reglementează relațiile juridice și sociale din domeniul traficului rutier, stabilește drepturile, obligațiile, responsabilitățile autorităților de resort și ale participanților la 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, ca urmare a unei analize a acesteia, putem observa: atribuții improprii ale unor ministere (art. 13. De competența Ministerului Agriculturii și Industriei Alimentare ține: 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, care determină cadrul instituțional și modul de gestionare a siguranței circulației în cadrul infrastructurii rutiere prin următoarele proceduri:

- evaluarea de impact asupra siguranței rutiere;
- auditul în domeniul siguranței rutiere;
- inspecțiile în domeniul siguranței rutiere;

d) clasificarea siguranței rețelei rutiere;

- Hotărârea Guvernului nr. 155/2003 cu privire la Consiliul național pentru securitatea circulației rutiere. Ca 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. Mai mult decât atât, la momentul de față, Biroul executiv al Consiliului de facto nu există, fapt ce constituie o problemă de sistem în gestionarea eficientă a siguranței rutiere pe drumurile publice.

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

- Hotărârea Guvernului 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 în conformitate cu 39 de indicatori, iar cu referire la persoanele implicate – cu 45 de indicatori. În total, circa 163 de indicatori ar trebui colectați ca urmare a accidentului rutier.

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

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

- Hotărârea Guvernului 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 că „pe sectoarele de drum pe care benzile de circulație cu lățime sporită sunt separate de acostament cu lățime sporită prin marcajul 1.6 b), conducătorii vehiculelor ce urmează a fi depășite sunt 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 două 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 de restricții ca: „pe partea dreaptă a părții carosabile cât mai aproape de bordură sau pe acostament”, 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 neregulată și în imediata apropiere înainte de acestea”, acești termeni, fără o specificare a distanței exacte, duc la o interpretare diferită și, ulterior, la 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 – Facem drumurile din Moldova mai sigure (Make Roads Safe Moldova) – pentru a aborda criza tot mai mare a deceselor și traumelor rutiere. Guvernul, Parlamentul, autoritățile publice 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 au fost construite 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:

Gestionare 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, care include departamente ministeriale, autorități ale administrației publice locale, organizații neguvernamentale și agenții de reglementare. În 2014 a fost introdus un nou Cod al transporturilor rutiere, pentru gestionarea 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 de inspecție periodică a vehiculelor, împreună cu o mai bună pregătire a inspectorilor tehnici.

Participanți la trafic mai responsabili prin educare și prin 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 programa școlară.

Poliția rutieră a fost reformată fundamental, pentru a reduce corupția și a profesionaliza aplicarea legislației privind siguranța rutieră. În 2013, a fost pus în funcție primul sistem de supraveghere video pentru încălcările rutiere și au fost introduse amenzi potrivite pentru susținerea siguranței rutiere.

Modificările la Regulamentul circulației rutiere au introdus zone cu viteza redusă la 30 km/h, acolo unde participanții vulnerabili la trafic se intersectează cu traficul motorizat, în centrele vechi ale orașelor, în preajma zonelor școlare, inclusiv a parcurilor și a instituțiilor 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 ONU pentru Europa, a fost realizată „Evaluarea performanței de siguranță rutieră în Republica Moldova” – o analiză complexă și multilaterală a domeniului siguranței rutiere din țară³. 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;

³ <https://unece.org/transport/publications/road-safety-performance-review-moldova>

- 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 ONU 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) este de aproximativ două ori mai mare decât media Uniunii Europene.

Astfel de cifre aduc costuri economice uriașe și, în funcție de sursa datelor pentru Republica Moldova, diferite estimări ale costurilor socioeconomice variază de la 1,26% la 10,5% din PIB, și pot fi estimate, la începutul anului 2022, la suma de 214,57 milioane de dolari SUA sau circa 225 de mii de dolari SUA per persoană⁴.

Constatările privind evaluarea performanței siguranței rutiere au fost utilizate la elaborarea prezentului Program și se axează pe cinci 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 a transporturilor și siguranței acestora), educație și cercetare (educația rutieră), Agenția 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, 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 atinge obiectivele de mediu, de dezvoltare și cele sociale. Prin urmare, prezentul Program 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 (RMS), Republica Moldova trebuie să coordoneze mai bine activitățile verticale și orizontale întreprinse de părțile-cheie interesate de domeniul siguranței rutiere și să-și consolideze capacitatea de a constitui o structură dedicată managementului siguranței rutiere.

Această structură trebuie să ofere o direcție strategică și să monitorizeze rezultatele siguranței rutiere, stabilind obiective specifice și măsurabile în procesul de implementare a

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

Programului, precum și să beneficieze de surse de finanțare stabile și durabile pentru activitățile de sporire a siguranței rutiere.

2.4.2. Siguranța infrastructurii

În Republica 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, inclusiv copiii și persoanele cu dizabilități, este deosebit de importantă în Republica Moldova, unde 50% din decese au loc în rândul utilizatorilor vulnerabili ai drumului⁵.

În acest scop, Moldova trebuie să-și îmbunătățească cadrul normativ și standardele pentru proiectarea și construcția unor drumuri mai sigure. Acest fapt 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 au fost viteza inadecvată pentru vizibilitate, condițiile drumului și situația traficului⁶.

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 revizuire a 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%)⁷. În schimb, șoferii se plâng în permanență de ambuteiajele urbane, de condițiile proaste ale drumurilor și de locurile de parcare insuficiente.

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

- implementarea principiilor de proiectare sigură a drumurilor și străzilor;
- creșterea capacităților autorităților publice 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 drumurilor mai sigure.

2.4.3. Siguranța vehiculelor

Flota vehiculelor 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.

Autobuzele vechi au o fiabilitate redusă, provocând defecțiuni frecvente și pericole în rețeaua rutieră. În orașe, numeroase companii mici de transport privat utilizează astfel de autobuze și deservesc cetățenii. Deși vehiculele lor prezintă riscuri eminente, de aceste servicii 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

⁵ <https://ombudsman.md/raport-tematic-dreptul-la-viata-sanatate-siguranța-si-securitate-in-traficul-rutier/>

⁶ <https://politia.md/ro/advanced-page-type/rapoarte-si-evaluari>

⁷ https://politia.md/sites/default/files/accidenta_insp_septembrie_2024.pdf

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 Republica 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 ale Cadrelor de 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 de omologarea vehiculelor și supravegherea pieței și identificarea surselor de finanțare pentru operaționalizarea acestora;
- definirea condițiilor administrative și de capacitate pentru serviciile tehnice desemnate responsabile de 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 aplicarea 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.

În cazul în care 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 în cazul în care are loc o coliziune. Abordarea față de acești factori umani se va baza pe dovezi care funcționează cel mai bine pentru a preveni accidentele și pentru a salva vieți.

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

- actualizarea Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier sau adoptarea unei noi legi unice referitoare la siguranța traficului rutier, în funcție de amploarea modificărilor;
- revizuirea sancțiunilor prevăzute în Codul contravențional al Republicii Moldova nr. 218/2008 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 Guvernului nr. 357/2009;
- îmbunătățirea siguranței rutiere la locul de muncă, prin introducerea politicilor 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 necesară aplicarea adecvată a acestora, în combinație cu educația și utilizarea tehnologiei.

O atenție specială poate fi acordată campaniilor de schimbare a comportamentului tuturor utilizatorilor drumurilor, care implică colaborarea 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 prespitalicești și a serviciilor medicale de urgență. Imediat după accident sunt necesare: raportarea incidentului, expedierea ajutorului, îngrijirea victimelor, gestionarea corectă a locului accidentului și investigarea accidentului, transportarea în timp util, de către profesioniști, la o unitate medicală. La unitate: triajul rapid și îngrijirea rănilor, iar ulterior – reabilitarea, 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 apelarea unui număr unic de telefon de urgență (112), precum și prin modernizarea flotelor de ambulanțe și echipamente pentru echipajele de poliție care includ pungi de prim ajutor.

3. OBIECTIVE

Republica Moldova este angajată plenar în procesul de integrare europeană și declară plenipotențiar adoptarea, adaptarea și implementarea principiilor și abordării de Sistem sigur.

Principiile și abordarea de Sistem sigur se definesc prin acceptarea faptului că oamenii comit greșeli și susțin o combinație de măsuri pe mai multe niveluri, pentru a preveni decesul persoanelor din cauza greșelilor comise, luând în considerare caracteristicile vulnerabilității corpului uman, care se rezumă la reducerea numărului deceselor și traumatismelor cauzate de accidentele rutiere.

Abordarea de Sistem sigur diferă de sistemul existent și se adresează siguranței tuturor utilizatorilor drumului, inclusiv a celor care merg pe jos, cu bicicleta, conduc un vehicul sau alte mijloace de transport și circulă în tranzit.

Tabelul 3

Abordarea de Sistem sigur

	Viziunea actuală	Abordarea de Sistem sigur
Ținta abordării	Prevenția accidentelor	Prevenția deceselor și a vătămarilor
Cauzele problemei	Comportamentul participanților la trafic	Proiectarea pentru limitarea erorii umane
Cauza principală	Controlul vitezei în trafic	Gestionarea vitezei
Cine este responsabil	Participantul la trafic ca individualitate	Factorii instituționali care sunt responsabili de sistem (APC și APL, planificatori, ingineri etc) – responsabilitate comună

Abordarea intervenției de bază	Reacția bazată pe istoria accidentelor comise	Identificarea proactivă și evaluarea riscurilor
Care este scopul	Reducerea numărului de accidente, decese și vătămări, în baza comparării rezultatelor precedente	Viziunea Zero în acțiune

Scopul elaborării prezentului Program 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 domeniile-cheie de acțiune (legislație, implementare, educație, tehnologie) și cu sprijin internațional.

Obiectivele generale ale Programului reies din obiectivele Strategiei naționale de dezvoltare „Moldova Europeană 2030” și ale „Strategiei de mobilitate 2030” și se bazează pe următorii piloni.

3.1. Consolidarea capacităților de management al 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 desemnarea unei autorități administrative responsabile de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere la nivel național, care va asigura coordonarea activităților privind îmbunătățirea siguranței rutiere, desfășurate de către autoritățile 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, precum și pregătirea și implementarea acțiunilor concrete pe fiecare pilon de siguranță rutieră necesită o finanțare sistemică, structurată conform principiului „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 actori de diferit nivel, este importantă stimularea cooperării interdepartamentale și interinstituționale, prin intermediul diferitelor instrumente de parteneriat.

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

obiectivul specific 1.1. Definirea competențelor autorităților publice responsabile (CNSCR, MAI, MIDR, MS, MEC, Guvern, APL, ASP) de siguranța rutieră, până la finalul anului 2028;

obiectivul specific 1.2. Dezvoltarea a cinci mecanisme de gestionare a siguranței traficului rutier (inspecțiile de siguranță rutieră, clasificarea rețelei rutiere, auditul de siguranță rutieră, omologarea vehiculelor, evaluarea siguranței rețelei TEN-T) până în anul 2030;

obiectivul specific 1.3. Creșterea numărului de specialiști formați în domeniul siguranței rutiere de la 0 (zero specialiști) în anul 2024 până la 415 specialiști în anul 2030.

3.2. 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 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 conform rigorilor abordării sistemice a relației infrastructură-vehicul.

În acest sens, implementarea sistemelor inteligente de transport atât pe rețeaua rutieră existentă, cât și pe drumurile aflate în stadiu de proiect, este considerată o direcție esențială pentru creșterea nivelului de siguranță, pentru eficiența utilizării rețelei rutiere, precum și pentru 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 către 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 eliminate sau minimizate 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, prin sporirea capacităților autorităților administrației publice locale în domeniul siguranței rutiere și prin promovarea politicilor axate pe creșterea ponderii modale a transportului public și a transportului alternativ.

În vederea reducerii riscului expunerii pericolului a participanților la trafic vulnerabili, cea mai importantă măsură o reprezintă îmbunătățirea infrastructurii rutiere existente, prin construcția pistelor 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 măsurilor 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 adapteze viteza 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:

obiectivul specific 2.1. Reducerea cu 20% a numărului de persoane decedate până în anul 2030, de la 124 de persoane decedate înregistrate în anul 2024 pe rețeaua de drumuri naționale, prin implementarea și monitorizarea eficientă a trei mecanisme de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere: inspecții de siguranță rutieră, audit de siguranță rutieră și clasificarea siguranței rețelei rutiere;

obiectivul specific 2.2. Sporirea nivelului de siguranță rutieră (sistematizarea circulației rutiere și îmbunătățirea condițiilor de circulație), prin reabilitarea a 500 km de infrastructură rutieră cu risc sporit de producere a accidentelor (puncte negre, curbe periculoase, locuri cu vizibilitate redusă etc.), până în anul 2030;

obiectivul specific 2.3. Sporirea nivelului de siguranță rutieră prin reconstrucția/reorganizarea, de la zero obiective de infrastructură în anul 2024, a 24 de obiective de infrastructură noi (intersecții, curbe periculoase, treceri de pietoni etc.) până în anul 2030.

3.3. Creșterea nivelului de siguranță a vehiculelor

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

Caracteristicile tehnice avansate ale vehiculelor și automatizarea se numără printre provocările abordate în prezentul Program.

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

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

obiectivul specific 3.1. Sporirea nivelului de siguranță prin modernizarea/perfecționarea procedurilor de inspecție tehnică periodică a vehiculelor aflate în circulație, de la zero % în anul 2024 până la 100% de autovehicule până în anul 2027;

obiectivul specific 3.2. Reducerea cu 20% a accidentelor rutiere din culpa conducătorilor de vehicule de transport pasageri și mărfuri, de la 150 de cazuri în anul 2024 până la 120 de cazuri până în anul 2028.

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

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

În ceea ce privește factorul uman, acțiunile prezentului Program vor viza educația rutieră desfășurată în instituțiile de învățământ și revizuirea condițiilor de acces la profesie și/sau ocupații (de 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 siguranța rutieră se prevede a fi integrată în sistemul formal de educație, prin completarea ofertei curriculare, precum și prin activități extracurriculare.

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 coordonarea 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 a celor de deszăpezire, precum și analiza calitativă și cantitativă a traficului rutier.

De asemenea, prevederile din acest obiectiv susțin implementarea Conceptului național de educație rutieră, aprobat prin Ordinul ministrului educației și cercetării nr. 900/2024. Prin pregătirea cadrelor didactice în domeniul siguranței rutiere, aceste acțiuni vor contribui la îmbunătățirea calității orelor de educație rutieră, atât în cadrul orelor de clasă, cât și în activitățile extracurriculare. Astfel, se va spori siguranța participanților vulnerabili la trafic.

Respectiv, realizarea acestui obiectiv general este prevăzută prin următoarele obiective specifice:

obiectivul specific 4.1. Reducerea cu 20% a comportamentelor riscante în trafic (conducere agresivă) ale celor 200 000 de conducători începători de autovehicule și utilizatori de mijloace de transport alternative, de la 653 de contravenții documentate în anul 2024 până la 522 de contravenții documentate în anul 2030;

obiectivul specific 4.2. Creșterea numărului profesorilor instruiți în domeniul siguranței rutiere, de la zero în anul 2024 la 500 de profesori în anul 2029;

obiectivul specific 4.3. Reducerea cu 20% a încălcărilor RCR până în anul 2028, de la 631 338 de încălcări în domeniul circulației rutiere constatate în anul 2024, prin sporirea și consolidarea capacităților de aplicare a legislației în domeniul circulației rutiere, până în anul 2028;

obiectivul specific 4.4. Reducerea cu 30% a accidentelor rutiere cu implicarea pietonilor și a utilizatorilor de transport alternativ, de la 1051 accidente rutiere înregistrate în anul 2024 până la 735 de accidente rutiere înregistrate în anul 2030.

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

Acest pilon al siguranței rutiere este axat pe minimizarea 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 accidentele 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 reabilitarea post-accident cât mai eficientă și reîncadrarea 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:

obiectivul specific 5.1. Reducerea cu 15% a timpului de răspuns la accidentele rutiere, de la 23 minute în anul 2024 până la 19,5 minute în anul 2030;

obiectivul specific 5.2. Îmbunătățirea calității datelor colectate ca urmare a accidentelor rutiere, de la 104 variabile colectate în anul 2024 până la 114 variabile colectate în anul 2030.

4. INDICATORI DE MONITORIZARE

Implementarea prezentului Program va contribui la reducerea cu 50% a numărului deceselor și a persoanelor traumatizate în urma accidentelor rutiere și anume, prin îmbunătățirea siguranței rutiere în Republica Moldova.

Tabelul 4

Indicatorii de impact

Numărul obiectivului general	Indicatorul de impact	Valoarea de referință (2025)	Valoare- țintă (2030)	Furnizorul de date
I. Consolidarea capacităților de management al siguranței rutiere	Rata accidentelor rutiere	Rata accidentelor rutiere la 100 000 de locuitori în Republica Moldova: 83,7	Rata accidentelor rutiere la 100 000 de locuitori în Republica Moldova: 70	MAI MS MIDR
II. Creșterea nivelului de siguranță a infrastructurii rutiere	Rata de mortalitate pe drumurile securizate (decese /100 000 locuitori)	Rata mortalității în Republica Moldova: 7,88	Rata mortalității la 100 000 de locuitori în Republica Moldova: 5,1	MAI MS MIDR
III. Creșterea nivelului de siguranță a vehiculelor	Numărul traumatismelor în accidentele rutiere	Annual circa: 2009 accidente; 209 decese; 2369 persoane traumatizate	Annual circa: 1 500 accidente; 100 decese; 1 000 persoane traumatizate	MAI MS MIDR

IV. Educarea participanților la trafic și consolidarea capacităților de aplicare a legii	Numărul de accidente rutiere generate de încălcarea RCR	Accidente cauzate de încălcarea RCR: 80%	Accidente cauzate de încălcarea RCR: 40%	MAI MS MIDR
V. Creșterea capacităților de intervenție în situații de urgență și îngrijire post-accident	Numărul de variabile colectate privind intervenția în cazurile accidentelor rutiere	104 variabile repartizate în 3 formulare	114 variabile repartizate în 4 formulare	MAI MS MIDR

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

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

Programul 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 a proiectelor implementate.

Se va îmbunătăți transferul și schimbul de cunoștințe la nivel național/ regional/local, 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, precum și actualizarea legislației naționale pentru introducerea certificării (licențierii) obligatorii a entităților juridice/ fizice implicate în formarea/certificarea auditorilor și inspectorilor.

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

Vor spori, de asemenea, capacitățile autorităților administrației publice centrale și locale de management al siguranței rutiere și de dezvoltare a infrastructurii rutiere adaptate la necesitățile grupurilor vulnerabile, precum și va crește numărul drumurilor și străzilor proiectate și construite conform principiilor de proiectare sigură „Visiunea Zero”.

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

Va fi asigurată sporirea capacităților autorităților în ceea ce privește personalul și evaluarea vehiculelor, precum și implementarea indicatorilor de performanță la nivel operațional, fapt care va contribui la creșterea ponderii utilizării vehiculelor sigure și omologate și la reducerea numărului cazurilor de utilizare a vehiculelor neomologate.

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.

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

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

Va fi asigurată creșterea numărului de intervenții de calmare a traficului în zonele urbane și rurale, precum și a numărului de zone cu regim de 30 km/h și va fi stimulată creșterea numărului de utilizatori ai infrastructurii rutiere instruiți asupra gestionării siguranței rutiere, comportamentului și utilizării sigure a drumurilor.

De asemenea, va fi asigurată creșterea numărului 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 a bicicletelor instalate și utilizate în localitățile din țară, dar și creșterea numărului echipamentelor, serviciilor și aplicațiilor STI implementate și utilizate pentru siguranța rutieră pe drumurile regionale, interurbane și urbane.

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 la 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.

5. COSTURI

Implementarea prezentului Program 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 al altor entități implicate.

Finanțarea acțiunilor prevăzute în Program 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, cum ar fi agențiile ONU.

Costul estimativ total pentru implementarea Programului constituie 719 466,17 mii lei, dintre care 129 649,62 mii lei sunt prevăzute din bugetul de stat, restul sumei de 589 816,55 mii lei sunt neacoperite și urmează a fi atrase din surse externe, inclusiv de la partenerii externi de dezvoltare (agențiile ONU).

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 permite planificarea cheltuielilor într-o manieră integrată și orientată pe 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 prezentului Program.

De menționat, că prioritățile de politici aferente siguranței rutiere sunt prevăzute în Cadrul bugetar pe termen mediu pentru anii 2025-2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2024, și în 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” și 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);
- agențiile ONU;
- Banca Mondială (WB);
- Alianța estică pentru un transport sigur și durabil (EAST).

În acest sens, în scopul identificării resurselor financiare și a surselor de finanțare de către autoritățile și instituțiile publice vizate în Program, urmează să se întreprindă următoarele măsuri:

- cercetarea priorităților de finanțare ale partenerilor de dezvoltare și adaptarea propunerilor de proiect pentru a se potrivi cu acestea;
- elaborarea propunerilor de proiecte, care să demonstreze impactul potențial al Programului, ca angajament de realizare a proiectului servind Programul;
- organizarea întâlnirilor și consultărilor cu reprezentanții partenerilor de dezvoltare, pentru a prezenta Programul și a identifica posibilitățile de finanțare;
- prezentarea Programului la conferințe și evenimente internaționale dedicate siguranței rutiere sau tematicilor conexe, pentru a familiariza partenerii de dezvoltare cu angajamentele asumate de Republica Moldova;
- inițierea contactelor cu ambasadele și cu organizațiile internaționale, pentru a obține informații despre fondurile disponibile pentru siguranța rutieră;
- inițierea unor parteneriate/discuții pe segmentul de siguranță rutieră cu organizații internaționale, cum ar fi ONU, OMS sau Comisia Europeană, pentru a beneficia de expertiză și de fonduri dedicate programelor de siguranță rutieră;
- prioritizarea și planificarea în Cadrul bugetar pe termen mediu a acțiunilor corespunzătoare vizate în Planul de acțiuni al Programului.

Având în vedere cele expuse, costurile pentru implementarea Programului sunt evaluate prealabil conform tabelului 5.

Tabelul 5

Resursele financiare estimate

Obiective specifice	Codul subprogramului bugetar	Costurile totale	Costuri pe ani					
			2025	2026	2027	2028	2029	2030
OS 1.1. Definirea competențelor autorităților publice responsabile (CNSCR, MAI, MIDR, MS, MEC, Guvern, APL, ASP) pentru siguranța rutieră, până la finalul anului 2028	6101	482.65	274.75	0.00	0.00	207.90	0.00	0.00
Costuri acoperite din bugetul de stat		482.65	274.75	0.00	0.00	207.90	0.00	0.00
Costuri acoperite din asistență externă								
Costuri neacoperite								
OS 1.2. Dezvoltarea a cinci mecanisme de gestionare a siguranței traficului rutier (inspecții de siguranță rutieră, clasificarea rețelei rutiere, auditul de siguranță rutieră, omologarea vehiculelor, evaluarea siguranței rețelei TEN-T) până în anul 2030	6101, 3501, 3502	4514.83	251.00	2107.90	2089.08	0.00	0.00	66.85
Costuri acoperite din bugetul de stat		4514.83	251.00	2107.90	2089.08	0.00	0.00	66.85
Costuri acoperite din asistență externă								

Costuri neacoperite								
OS 1.3. Creșterea numărului de specialiști formați în domeniul siguranței rutiere, de la zero specialiști în anul 2024 până la 415 specialiști în anul 2030	6101, 8801, 8815	669.14	234.14	135.00	100.00	100.00	50.00	50.00
Costuri acoperite din bugetul de stat		194.14	194.14	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Costuri acoperite din asistență externă								
Costuri neacoperite		475	40.00	135.00	100.00	100.00	50.00	50.00
OS 2.1. Reducerea cu 20% a persoanelor decedate în anul 2030 de la 124 de persoane decedate înregistrate anul 2024 pe rețeaua de drumuri naționale, prin implementarea și monitorizarea eficientă a trei mecanisme de gestionare a siguranței	6402, 6101	10534.28	1500.00	1834.28	2100.00	2100.00	1500.00	1500.00
Costuri acoperite din bugetul de stat		10534.28	1500.00	1834.28	2100.00	2100.00	1500.00	1500.00
Costuri acoperite din asistență externă								
Costuri neacoperite								
OS 2.2. Sporirea nivelului de siguranță rutieră (sistematizarea circulației rutiere și îmbunătățirea condițiilor de circulație) prin reabilitarea a 500 km de	6402	186599.94	39033.32	51033.32	51033.32	15166.66	15166.66	15166.66

infrastructură rutieră cu risc sporit de producere a accidentelor (puncte negre, curbe periculoase, locuri cu vizibilitate redusă etc.) până în anul 2030								
Costuri acoperite din bugetul de stat		86599.94	19033.32	23033.32	23033.32	7166.66	7166.66	7166.66
Costuri acoperite din asistență externă								
Costuri neacoperite		100000.00	20000.00	28000.00	28000.00	8000.00	8000.00	8000.00
OS 2.3. Sporirea nivelului de siguranță rutieră prin reconstrucția/reorganizarea de la zero obiective de infrastructură în anul 2024 la 24 de obiective de infrastructură noi (intersecții, curbe periculoase, treceri de pietoni etc.) până în anul 2030	6402	325999.60	6666.60	11866.60	76866.60	76866.60	76866.60	76866.60
Costuri acoperite din bugetul de stat		19999.80	3333.30	3333.30	3333.30	3333.30	3333.30	3333.30
Costuri acoperite din asistență externă								
Costuri neacoperite		305999.80	3333.30	8533.30	73533.30	73533.30	73533.30	73533.30

OS 3.1. Sporirea nivelului de siguranță prin modernizarea/perfecționarea procedurilor de inspecție tehnică periodică a vehiculelor aflate în circulație, de la zero % în anul 2024 până la 100% de autovehicule până în anul 2027	6404	373.22	0.00	117.29	255.93	0.00	0.00	0.00
Costuri acoperite din bugetul de stat		373.22	0.00	117.29	255.93	0.00	0.00	0.00
Costuri acoperite din asistență externă								
Costuri neacoperite								
OS 3.2. Reducerea cu 20% a accidentelor rutiere din culpa conducătorilor de vehicule de transport pasageri și mărfuri, de la 150 de cazuri în anul 2024 până la 120 de cazuri până în anul 2028	6404	463.92	0.00	0.00	66.85	397.07	0.00	0.00
Costuri acoperite din bugetul de stat		463.92	0.00	0.00	66.85	397.07	0.00	0.00
Costuri acoperite din asistență externă								
Costuri neacoperite								

OS 4.1. Reducerea cu 20% a comportamentelor riscante în trafic (conducere agresivă) a 200 000 de conducători începători de autovehicule și utilizatori de mijloace de transport alternative, de la 653 de contravenții documentate în anul 2024 până la 522 de contravenții documentate în anul 2030	3501, 3502, 8801, 8815, 6404	603.15	0.00	236.89	188.74	36.89	36.89	103.74
Costuri acoperite din bugetul de stat		603.15	0.00	236.89	188.74	36.89	36.89	103.74
Costuri acoperite din asistență externă								
Costuri neacoperite								
OS 4.2. Creșterea numărului profesorilor instruiți în domeniul siguranței rutiere de la 0 în anul 2024 la 500 în anul 2029	8801, 8815	535.99	0.00	174.29	123.85	57.00	123.85	57.00
Costuri acoperite din bugetul de stat		469.14	0.00	174.29	123.85	57.00	57.00	57.00
Costuri acoperite din asistență externă								
Costuri neacoperite		66.85	0.00	0.00	0.00	0.00	66.85	0.00

OS 4.3. Reducerea cu 20% a încălcărilor RCR până în anul 2028 de la 631 338 de încălcări din domeniul circulației rutiere constatate în anul 2024, prin sporirea și consolidarea capacităților de aplicare a legii în domeniul circulației rutiere până în anul 2028	3501, 3502,3506,	1489.42	117.29	674.84	407.29	290.00	0.00	0.00
Costuri acoperite din bugetul de stat		1089.42	117.29	541.51	273.96	156.67	0.00	0.00
Costuri acoperite din asistență externă								
Costuri neacoperite		400.00	0.00	133.33	133.33	133.33	0.00	0.00
OS 4.4. Reducerea cu 30% a accidentelor rutiere cu implicarea pietonilor și a utilizatorilor de transport alternativ, de la 1051 accidente rutiere înregistrate în anul 2024 până la 735 în anul 2030	3501, 3502, 6404, 6402	3184.44	30.74	630.74	630.74	630.74	630.74	630.74
Costuri acoperite din bugetul de stat		884.44	30.74	170.74	170.74	170.74	170.74	170.74
Costuri acoperite din asistență externă								
Costuri neacoperite		2300.00	0.00	460.00	460.00	460.00	460.00	460.00
OS 5.1. Reducerea cu 15% a timpului de răspuns la accidentele rutiere, de la 23 de minute în anul 2024 până la 19,5 minute în anul 2030	3501, 3502, 6101, 8013, 8019, 8001, 8004,	183390.69	0.00	36941.99	36689.85	36630.85	36564.00	36564.00

Costuri acoperite din bugetul de stat		3390.69	0.00	941.99	689.85	630.85	564.00	564.00
Costuri acoperite din asistență externă								
Costuri neacoperite		180000.00	0.00	36000.00	36000.00	36000.00	36000.00	36000.00
OS 5.2. Îmbunătățirea calității datelor colectate ca urmare a accidentelor rutiere, de la 104 variabile colectate în anul 2024 până la 114 variabile colectate în anul 2030	8013, 3501, 3502	624.90	0.00	250.00	100.00	58.30	108.30	108.30
Costuri acoperite din bugetul de stat		50.00	0.00	50.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Costuri acoperite din asistență externă								
Costuri neacoperite		574.90	0.00	200.00	100.00	58.30	108.30	108.30
Total acoperit din bugetul de stat		129649.62	24734.54	32541.51	32325.62	14257.08	12828.59	12962.29
Total neacoperit		589816.55	23373.30	73461.63	138326.63	118284.93	118218.45	118151.60
COSTURI TOTALE		719466.17	48107.84	106003.14	170652.25	132542.01	131047.04	131113.89

6. RISCURI DE IMPLEMENTARE

Implementarea Programului este supusă unor riscuri identificate, al căror impact poate fi redus prin măsurile de diminuare descrise în tabelul 6.

Tabelul 6

Analiza riscurilor

Riscul identificat	Probabilitatea materializării (joasă/medie/înaltă)	Impactul (redus/mediu/major)	Măsurile de diminuare a riscului	Instituția responsabilă	Termenul
Nivel insuficient de resurse financiare pentru implementarea măsurilor prevăzute în Program	Înaltă (81,99% din costuri neacoperite)	Major (poate bloca peste 50% din acțiuni)	Corelarea priorităților Programului cu cadrul de planificare bugetară. Implicarea partenerilor de dezvoltare identificați în Program, pentru susținerea acțiunilor neacoperite financiar la etapa inițială a implementării Programului. Monitorizarea strictă a cheltuielilor pentru a asigura utilizarea eficientă și transparentă a resurselor disponibile	MF, MIDR, MAI	2025-2030 Continuu
Grad redus de conlucrare dintre entitățile publice implicate în implementarea Programului	Medie	Mediu (poate duce la nerealizarea a 35% din acțiuni)	Creșterea gradului de conlucrare prin comunicarea permanentă și organizarea ședințelor comune. Implicarea tuturor instituțiilor relevante în procesul decizional și repartizarea responsabilităților	MIDR, MAI, CS, MF, MEC, MS	2025-2030 Continuu
Întârzieri legislative	Medie	Mediu (poate duce la nerealizarea a 60% din acțiuni)	Adaptarea permanentă a Programului la procesul legislativ și menținerea unei comunicări permanente cu factorii de decizie, în vederea adoptării cadrului legislativ necesar	MIDR, CS, MF, MAI, MEC, MS	2025-2030 Continuu

Insuficiența resurselor umane calificate	Înaltă	Major (poate duce la nerealizarea a 70% din acțiuni)	Atragerea personalului calificat prin salarii competitive. Implicarea mediului de experți și a organizațiilor nonguvernamentale relevante în procesul decizional	MIDR, MAI, MEC, MS, CS, MF	2025-2028
Instabilitate regională și politică	Înaltă	Mediu (poate duce la nerealizarea a 40% din acțiuni)	Asigurarea stabilității printr-o politică externă activă și cooperare cu partenerii	MAE	2025-2030 Continuu
Schimbări politice	Medie	Mic (poate duce la nerealizarea a 20% din acțiuni)	Asigurarea unui cadru legal stabil, crearea unui consens politic, implicarea societății civile	MIDR, MF, MAI, MEC, MS	2025-2030 Continuu
Rezistență la schimbare	Înaltă	Major (poate duce la nerealizarea a 80% din acțiuni)	Campanii de conștientizare, implicarea comunității și a autorităților, dialog constant cu părțile interesate, argumentarea și exemplificarea beneficiilor Programului	MIDR, MAI, MEC, MS	2025-2028
Deficiențe în mobilizarea și utilizarea fondurilor externe	Medie	Major (poate duce la nerealizarea a peste 80% din acțiuni)	Identificarea și accesarea oportunităților de finanțare externă, colaborarea cu partenerii de dezvoltare pentru a atrage fonduri externe destinate siguranței rutiere	MF, MAE, MIDR, MAI, MEC, MS	2025-2030 Continuu
Lipsa inovării în implementarea măsurilor de siguranță rutieră	Joasă	Mediu (poate duce la nerealizarea a 40% din acțiuni)	Încurajarea cercetării și dezvoltării în domeniul siguranței rutiere și adoptarea celor mai recente soluții tehnologice și inovative pentru prevenirea accidentelor și îmbunătățirea infrastructurii	MEC, UTM	2025-2030 Continuu

VII. AUTORITĂȚI ȘI INSTITUȚII RESPONSABILE

Prezentul Program 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;
- ÎS „Administrația de Stat a Drumurilor” (în proces de reorganizare).

De asemenea, în funcție de intervențiile necesare în domeniile vizate de prezentul 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, pentru 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 Tehnice 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 domeniul auto/moto.

7. PROCEDURI DE MONITORIZARE, EVALUARE ȘI RAPORTARE

Monitorizarea implementării prezentului Program are ca scop verificarea permanentă a modului și a nivelului de implementare a activităților planificate, a utilizării fondurilor disponibile, precum și a obținerii rezultatelor așteptate.

În acest sens, obiectivele sistemului de monitorizare și de 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 site-ul web oficial al Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

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

Pentru evaluarea externă, urmează a fi atrasă asistență externă de la partenerii de dezvoltare (agențiile ONU, 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 către o echipă de experți la sfârșitul anului 2027, pentru a armoniza și a ajusta domeniile prioritare în vederea obținerii impactului așteptat, iar evaluarea finală a Programului se va realiza la începutul anului 2031.

8. PLAN DE ACTIUNI

Nr. crt.	Acțiuni	Termeni de realizare	Instituția responsabilă	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. Definirea competențelor autorităților publice responsabile (CNSCR, MAI, MIDR, MS, MEC, Guvern, APL, ASP) de siguranța rutieră, până la finalul anului 2028								
1.1.1.	Desemnarea autorității administrative responsabile de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere	Iunie 2025	MIDR	MF	207.9			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6101	Cadru normativ aprobat; Autoritate administrativă funcțională
1.1.2.	Desemnarea autorității responsabile de executarea activității curente a Consiliului național pentru securitatea circulației rutiere	Iunie 2025	MIDR	MAI, MEC	66.85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6101	Hotărâre a Guvernului aprobată; 1 ședință desfășurată trimestrial
1.1.3.	Revizuirea cadrului normativ privind siguranța traficului rutier	Decembrie 2028	MIDR	MAI, MF, MS, MEC	207.90			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6101	Lege aprobată
1.2.	Obiectiv specific 1.2. Dezvoltarea a cinci mecanisme de gestionare a siguranței traficului rutier (inspecțiile de siguranță rutieră, clasificarea rețelei rutiere, auditul de siguranță rutieră, omologarea vehiculelor, evaluarea siguranței rețelei TEN-T), până în anul 2030								

1.2.1.	Elaborarea și aprobarea unui regulament de finanțare a domeniului de siguranță rutieră	Ianuarie 2026	MIDR	MF, MAI, MS	207.9			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6101	Regulament aprobat de către Guvern
1.2.2.	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	3,800.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramele 3501 și 3502	SIA RAR modificat conform cerințelor CADAS
1.2.3.	Elaborarea și aprobarea cadrului normativ aferent evaluării siguranței rețelei TEN-T	Octombrie 2030	MIDR	MAI	66.85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6101	Hotărâre a Guvernului aprobată
1.2.4.	Elaborarea și aprobarea cadrului normativ aferent mecanismelor de management al siguranței infrastructurii rutiere	Decembrie 2025	MIDR	MAI	251.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6101	3 regulamente adoptate prin hotărâre a Guvernului

1.2.5.	Elaborarea și aprobarea cadrului normativ aferent sistemului de omologare a vehiculelor, al sistemelor, componentelor și echipamentelor rutiere	Decembrie 2027	MIDR	MAI, ASP	189.08			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6404	Cadru normativ aprobat până în anul 2026
1.3.	Obiectiv specific 1.3. Creșterea numărului specialiștilor formați în domeniul siguranței rutiere de la zero în anul 2024 până la 415 specialiști în anul 2030								
1.3.1.	Organizarea cursurilor de perfecționare pentru 400 de angajați din cadrul autorităților publice, responsabile de siguranța rutieră	Decembrie 2030	MEC	MIDR, APL, UTM, ACM			400.00	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramele 8801 și 8815	Curriculum elaborat; 400 de angajați instruiți
1.3.2.	Elaborarea și adoptarea Regulamentului de certificare (licențiere) a auditorilor de siguranță rutieră	Decembrie 2025	MIDR	MAI	117.29			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6101	Regulament aprobat
1.3.3.	Elaborarea curriculumului pentru cursul de formare a auditorilor în	Decembrie 2025	MEC	MIDR, MAI, UTM, MEC	66.85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramele 8801 și 8815	Curriculum elaborat

	domeniul siguranței rutiere								
1.3.4.	Dezvoltarea bazei de date a auditorilor de siguranță rutieră certificați	Decembrie 2025	MIDR	MIDR	10.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6101	Bază de date creată și instituționalizată
1.3.5.	Pregătirea a 15 auditori în domeniul siguranței rutiere	Martie 2026	MIDR	MEC, UTM			75.00	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6101	15 auditori certificați
Obiectivul general 2. Creșterea nivelului de siguranță a infrastructurii rutiere									
2.1.	Obiectiv specific 2.1. Reducerea cu 20% a numărului de persoane decedate până în anul 2030 de la 124 persoane decedate înregistrate în anul 2024 pe rețeaua de drumuri naționale, prin implementarea și monitorizarea eficientă a trei mecanisme de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere: inspecții de siguranță rutieră, audit de siguranță rutieră și clasificarea siguranței rețelei rutiere								
2.1.1.	Efectuarea inspecțiilor de siguranță rutieră pe rețeaua drumurilor naționale și locale de interes raional (municipal)	Decembrie 2030	MIDR	MAI, ASD, APL	6,000.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6402	95% din lungimea totală a drumurilor care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană și a drumurilor publice naționale și locale de interes raional (municipal) incluse în lista

									aprobată de către Guvern
2.1.2.	Efectuarea auditului siguranței rutiere	Decembrie 2030	MIDR	ASD, APL	3,000.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6402	95% din drumurile care fac parte din rețeaua drumurilor publice naționale și locale de interes raional (municipal) raportate la lungimea drumurilor supuse proiectării
2.1.3.	Dezvoltarea bazei normativelor tehnice ce reglementează 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	334.28			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6101	5 Normative tehnice elaborate și aprobate

2.1.4.	Clasificarea siguranței rutiere pe drumurile publice naționale	August 2028	MIDR	MAI, ASD, entitatea responsabilă de gestionarea siguranței rutiere	1,200.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6101	Rețea rutieră clasificată din punctul de vedere al siguranței rutiere
2.2.	Obiectiv specific 2.2. Sporirea nivelului de siguranță rutieră (sistematizarea circulației rutiere și îmbunătățirea condițiilor de circulație) prin reabilitarea a 500 km de infrastructură rutieră cu risc sporit de producere a accidentelor (puncte negre, curbe periculoase, locuri cu vizibilitate redusă etc.), până în anul 2030								
2.2.1.	Securizarea a 30 de sectoare de drum național identificate de rapoartele MAI ca având risc ridicat de accidente	August 2028	MIDR	ASD	30,000.00		60,000.00	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6402	30 de proiecte implementate
2.2.2.	Securizarea a 20 de sectoare de drum național identificate ca urmare a clasificării siguranței rutiere	Decembrie 2030	MIDR	ASD	20,000.00		40,000.00	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6402	20 de proiecte implementate
2.2.3.	Reducerea vitezei maxime admisibile în adiacentul instituțiilor de învățământ pe drumurile naționale la 30 km/h	Decembrie 2027	MIDR	MAI, ASD, MEC, APL	1,600.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6402	99% din zonele adiacente instituțiilor de învățământ de pe drumurile naționale securizate

2.2.4.	Securizarea trecerilor de pietoni în adiacentul instituțiilor de învățământ pe drumurile naționale	Decembrie 2027	MIDR	MAI, ASD, MEC, APL	16,000.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6402	99% din trecerile pentru pietoni în adiacentul instituțiilor de învățământ de pe drumurile naționale securizate
2.2.5.	Securizarea drumurilor naționale în zona de siguranță a căroră sunt obstacole fixe/rigide	Decembrie 2030	MIDR	ASD, APL	2,000.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6402	50 de sectoare de drum identificate cu potențial pericol și securizate
2.2.6.	Reducerea cu 50% a obiectivelor construite neautorizat sau cu abateri de la normele de siguranță rutieră în zona drumurilor publice naționale	Decembrie 2030	MIDR	ASD, APL	2,000.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6402	500 de obiective construite neautorizat sau cu abateri de la normele de siguranță rutieră, în zona drumurilor publice naționale integrate în cadrul legal

[illegible]

[illegible]

3.2.1.	Crearea unui mecanism de stimulare a întreprinderilor de transport ca să implementeze sistemul de management al siguranței traficului rutier în conformitate cu legislația europeană	Decembrie 2028	MIDR	ANTA, APL	189.08			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6404	Cadru normativ aprobat
3.2.3.	Instituirea unei platforme de atestare profesională în cadrul Agenției Naționale Transport Auto	Decembrie 2027	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. Reducerea cu 20% a comportamentelor riscante în trafic (conducere agresivă) a 200 000 de conducători începători de autovehicule și utilizatori de mijloace de transport alternative, de la 653 de contravenții documentate în anul 2024 până la 522 de contravenții documentate în anul 2030								
4.1.1.	Organizarea anuală a campaniilor de informare și de responsabilizare la nivel național, pe fiecare factor de risc comportamental (condus agresiv, conducerea sub influența alcoolului, conducerea sub	Decembrie 2030	MAI	APL, MS, MEC, ACM, ACM, mediul academic	184.45			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramele 3501 și 3502	10 campanii de informare organizate

	influența drogurilor, încălcarea regimului de viteză)								
4.1.2.	Introducerea instruirii și testării în regim online a utilizatorilor privind regulile de circulație și siguranță rutieră înainte de a putea închiria o trotinetă/bicicletă electrică	Mai 2027	MEC	MDED, MAI, MIDR, companiile de închiriere a trotinetelor/bicicletelor electrice	285.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramele 8801 și 8815	Platformă IT online funcțională, cu parcurgerea etapelor obligatorii înainte închirierii trotinetelor și bicicletelor electrice
4.1.3.	Implementarea studierii obligatorii a prevederilor RCR, a siguranței rutiere și comportamentul în timpul condusului pentru curierii implicați în servicii de curierat și livrare pe biciclete/trotinete	Septembrie 2027	MEC	MAI, furnizorii serviciilor de livrare și curierat	66.85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramele 8801 și 8815	Curriculum și program specific aprobate; 90% dintre curierii angajați instruiți

4.1.4.	Dezvoltarea unui program de instruire specializată a conducătorilor auto și a managerilor de flote din cadrul entităților care gestionează mai multe unități de transport: companii de transport public, taxi, ambulanțe, camioane etc.	Decembrie 2030	MIDR	MEC, ANTA, UTM	66.85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6404	Un program de instruire specializată a conducătorilor auto și a managerilor
4.2.	Obiectiv specific 4.2. Creșterea numărului profesorilor instruiți în domeniul siguranței rutiere, de la zero în anul 2024 la 500 în anul 2029								
4.2.1.	Organizarea seminarelor (trainingurilor) pentru instruirea a 500 de profesori și educatori privind predarea regulilor de siguranță rutieră în școli și grădinițe	Noiembrie 2029	MEC	MAI, CNER, ACM	285			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramele 8801 și 8815	Organizarea a cel puțin 10 seminare (traininguri) organizate; 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; subprogramele 8801 și 8815	Cadrul normativ aprobat

[illegible]

4.3.1.	Elaborarea și aprobarea hotărârii Guvernului pentru facilitarea schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, în vederea transpunerii Directivei (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2015, pentru sporirea capacității MAI de a identifica și a sancționa încălcările normelor circulației rutiere săvârșite cu vehicule înmatriculate în alt stat decât statul în care s-a săvârșit încălcarea	Decembrie 2025	MAI		117.29			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramele 3501 și 3502	Hotărâre a Guvernului 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		200.00		400.00	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramele 3501 și 3502	100% echipe de patrulare implicate în documentarea abaterilor dotate cu echipament
4.3.3.	Dezvoltarea unui mecanism al schimbului de informații și de verificare a automobilelor cu numere de înmatriculare străine	Decembrie 2027	MAI	Inspectoratul General al Poliției de Frontieră	380.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 3506	Mecanism de verificare dezvoltat și implementat; parteneriatul MAI-PF înființat
4.3.4.	Introducerea programelor de conducere responsabilă pentru șoferii care încalcă prevederile legale privitoare la viteză și a programelor de consiliere – reeducare post-accident	Iunie 2027	MJ	MAI, MEC, MS, INP	66.85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate	Hotărâre a Guvernului aprobată
4.3.5.	Dezvoltarea unui mecanism pentru prevenirea recidivelor în	Decembrie 2026	MJ, MAI	INP	207.99			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate	Proiect de lege aprobat

	domeniul abaterilor rutiere								
4.3.6.	Stabilirea pragului de alcoolemie la zero % pentru conducătorii auto începători și pentru șoferii profesioniști (implicați în transportul de marfă/pasageri)	Decembrie 2026	MS	MAI	117.29			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramele 3501 și 3502	Proiect de lege aprobat
4.4.	Obiectiv specific 4.4. Reducerea cu 30% a accidentelor rutiere cu implicarea pietonilor și a utilizatorilor de transport alternativ, de la 1051 accidente rutiere înregistrate în anul 2024 până la 735 de accidente rutiere înregistrate în anul 2030								
4.4.1.	Efectuarea campaniilor de sensibilizare referitoare 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 a societății civile	Decembrie 2030	MAI	MEC, MAI, APL, MS, ACM	184.45			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramele 3501 și 3502	6 campanii de informare desfășurate anual la nivel național, 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	200.00		300.00	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 și auditive, inclusiv montarea sistemelor de semnalizare sonoră și vizuală la intersecțiile cu trafic intens	Decembrie 2029	MIDR	ASD, APL	500.00		2,000.00	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6402	50 de treceri de pietoni și/sau intersecții adaptate la necesitățile persoanelor cu dizabilități
Obiectivul general 5. Creșterea capacităților de intervenție în situații de urgență și îngrijire post-accident									
5.1.	Obiectiv specific 5.1. Reducerea cu 15% a timpului de răspuns la accidente rutiere, de la 23 de minute în anul 2024 până la 19,5 minute în anul 2030								
5.1.1.	Actualizarea cadrului legal care să asigure managementul unitar al intervenției serviciilor	Octombrie 2026	MAI	MS, ASD, APL	117.29			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramele 3501 și 3502	Hotărâre a Guvernului aprobată

	specializate și al resurselor folosite de acestea în cazul accidentelor rutiere								
5.1.2.	Ajustarea protocoalelor clinice naționale (PCN) pentru managementul urgențelor medicale și alinierea acestora la cele mai noi ghiduri/protocoale internaționale	Decembrie 2027	MS	CNAMUP	66.85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6101	100% 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	323.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramele 3501 și 3502.	Serviciu eCall modernizat; 100% operatori instruiți
5.1.4.	Consolidarea capacităților instituțiilor relevante de evidență și	Decembrie 2027	MS	CNAMUP	66.85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 8013	Cadrul normativ aprobat; sistem de screening

	gestionare a pacienților de urgență în urma accidentelor rutiere, prin implementarea procesului de screening (alinierea datelor prespitalicești și spitalicești – urmărind pacienții în tot procesul de îngrijire)								dezvoltat și implementat
5.1.5.	Modernizarea flotei de ambulanțe. Suplinirea treptată a serviciului de AMU cu un număr de 60 de auto ambulanțe de tip C	Decembrie 2030	MS	CNAMUP			180,000	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 8019	60 de ambulanțe dotate și modernizate
5.1.6.	Dezvoltarea și implementarea unui curs de instruire îmbunătățit pentru viitorii 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; subprogramele 8001 și 8004.	Curriculum modificat și program de studii implementat

5.1.7.	Instruirea a 300 de șoferi de ambulanță în acordarea primului ajutor medical	Decembrie 2027	MS	CNAMUP	555.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramele 8001 și 8004	300 de șoferi de ambulanță instruiți în acordarea primului ajutor medical
5.1.8.	Optimizarea alocării echipajelor de ambulanțe pe baza predicțiilor algoritmice în zilele și perioadele de risc ridicat, cu o acoperire sporită cu 10% în următorii cinci ani	Decembrie 2030	MS	Serviciul 112, CNAMUP	66.85			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramele 8001 și 8004	Cadru normativ aprobat; sistem eficientizat de reacție și intervenție rapidă a echipajelor de ambulanță funcțional
5.1.9.	Eficientizarea Serviciului național de consult și transfer interspitalicesc (SNCTI din cadrul IMSP CNAMUP) pentru victimele cu traume complexe	Decembrie 2030	MS	MIDR, MAI, APL	228.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 8001	Platformă IT implementată; Serviciu eficientizat; reducerea cu 15% a timpului mediu de răspuns la solicitare

5.1.10	Organizarea și desfășurarea semestrială a exercițiilor 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 situațiilor de urgență, Centrul de instruire al IGSU, MS	1,900			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramele 8001 și 8004	10 exerciții comune realizate
5.2.	Obiectiv specific 5.2. Îmbunătățirea calității datelor colectate ca urmare a accidentelor rutiere, de la 104 variabile colectate în anul 2024 până la 114 variabile colectate 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			475.00	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 8013	Sistem IT de colectare a datelor și de 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	STI	50.00			Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramele 3501 și 3502	70% din echipele de investigare a accidentelor dotate cu tablete și soft specializat

5.2.3.	Elaborarea analizei de politici publice privind identificarea unui mecanism de investiții/finanțări directe în siguranța rutieră de către companiile de asigurări	Decembrie 2026	MIDR	MF, MDED, BNM, ACM, entitatea responsabilă de gestionarea siguranței rutiere			100.00	Bugetul autorităților/instituțiilor implicate; subprogramul 6402	Raport de analiză elaborat
--------	---	----------------	------	--	--	--	--------	--	----------------------------