

MD-2060, Chișinău, bd. Dacia 39, Tel: 022 77-38-03 | FAX: 022 77-44-11 | email:

observatory.sigrut@fua.utm.md, www.utm.md

AVIZ

la proiectul de lege pentru modificarea Legii nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței
infrastructurii rutiere

1. La Art. I, pct. 1 din proiect (2¹) este utilizată noțiunea de "trafic general de autovehicule", care nu este clară și nu este definită. Recomandăm utilizarea noțiunii de general definite, cum ar fi "drum deschis circulației publice", "drum clasificat", "circulație publică", "drum public", sau a clarifica formularea prezentului alineat, care este neclar.
2. La Art. I, pct. 2 necesită clarificări, având în vedere că intră în contradicție cu prevederile Legii drumurilor nr. 509/1995, după cum urmează:
 - noțiunea de "drum principal", după formularea ei, corespunde noțiunii de "drum expres" din Legea nr. 509/1995. Din punctul nostru de vedere, fiind vorba de funcție ierarhică superioară pe rețea a unui drum. Propunem să fie utilizată aceeași abordare legală - noțiunea de "drum expres", pentru a nu crea confuzie între legi.
 - noțiunea de "rețea rutieră transeuropeană" se încadrează în noțiunea de "drumuri europene" din Legea nr. 509/1995. Credem că sunt necesare clarificări, pentru ca să nu existe interpretări diferite între 2 legi.
3. În versiunea actuală a Legii 350/2023, noțiunea de "auditor de siguranță rutieră" nu include efectuarea evaluărilor de impact asupra siguranței rutiere și evaluarea siguranței rețelei (clasificarea siguranței rețelei). În acest sens, propunem reformularea noțiunii, după cum urmează: *"auditor de siguranță rutieră – titular al unui certificat de competență profesională, care efectuează procedurile de siguranță a infrastructurii rutiere, în condițiile art. 1 (1) al prezentei legi"*.
4. La Art. I, pct. 3, considerăm că alin. 4 din art. 5 nu necesită a fi modificat, din raționamente de asigurare a calității actului de auditare, având în vedere că titularul unui certificat de competență în domeniul auditului de siguranță rutieră trebuie să cunoască normele și standardele aplicate infrastructurii rutiere din Republica Moldova. Totodată, țările-membre nu admit la lucrări de audit pe rețeaua proprie de drumuri, fără confirmarea (autentifică, recunoaște și echivala) studiilor și certificării.
5. Art. 9, alin. (4), lit. (a) din Directiva 2008/96/CE (consolidată), prevede că "auditorii trebuie să aibă experiență relevantă sau formare în domeniul proiectării rutiere, al ingineriei siguranței rutiere și al analizei accidentelor". Legea 350/2023 (actuală), la art. 5 (3, a) prevede admiterea la pregătirea pentru certificare ca "auditor de siguranță rutieră" a deținătorilor diplomelor de studii de licență la specialitatea "Ingineria și tehnologia transportului auto". Considerăm necesară excluderea acestui drept, având în vedere că specialiștii din acest domeniu nu au studii aferente și experiență în ingineria drumurilor, sau reformularea acestui punct, după cum urmează: *"fie deține act de studii superioare de licență la una dintre specialitățile „Căi ferate, drumuri, poduri” sau „Ingineria și tehnologia transportului auto” și posedă experiență profesională de cel puțin 5 ani în domeniul ingineriei infrastructurii transporturilor, fie deține act de studii superioare la altă specialitate și posedă experiență profesională de cel puțin 5 ani în domeniul ingineriei siguranței traficului rutier și al analizei accidentelor rutiere"*.

6. La art. 6 din legea 350/2023 (actuală), se propune reformularea alin. (1), după cum urmează:
” În activitatea sa, auditorul de siguranță rutieră este independent în raport cu Comanditarul auditului, autoritatea competentă și proiectantul infrastructurii”.
7. Art. 7 din Lege, necesită a fi clarificat, având în vedere ciclurile de planificare și proiectare a unei infrastructuri rutiere, dar și prevederile art. 3 și 4 din Directiva 2008/96/CE (actualizată). Astfel, se propune ca art. 7 (1) din Lege să fie expus în următoarea redacție: ” *Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere este efectuată în faza de planificare inițială a unei infrastructuri rutiere noi sau de modificare substanțială (studii de fezabilitate / fezabilitate), înaintea inițierii și aprobării proiectării, care să indice considerentele de siguranță rutieră, și contribuie la alegerea soluției propuse, bazată pe analize de costuri-beneficii a diverselor opțiuni evaluate.*”. Alineatul (2), să fie modificat, după cum urmează: ” *În sensul alin. (1), se consideră modificare substanțială modernizarea sau reabilitarea unei infrastructuri rutiere, care impune schimbarea unor elemente geometrice ale drumului prin respectarea criteriilor indicate în anexa I.*”. În acest sens, literele a) – d) să fie excluse, iar în anexă să fie preluată anexa I din Directiva 2008/96/CE (consolidată).
8. Se propune modificarea art. 7, alin. 3), după cum urmează:
” (3) *Auditul în domeniul siguranței rutiere este parte integrantă a procesului de concepere și proiectare a infrastructurii rutiere în cadrul următoarelor etape:*
a) *proiect tehnic sau studiu de fezabilitate, angrenat în proiectarea tehnică al proiectului de infrastructură rutieră, până la verificarea, proiectului de construcție a drumului public, sau;*
b) *detalii de execuție, până la verificarea proiectului de construcție a drumului public;*
c) *perioada de un an de la recepția la terminarea lucrărilor*”. Argumentarea acestei modificări este transpunerea totală a Directivei, respectiv, și faptul că studiul clasic de fezabilitate include mai multe lucrări de evaluare a fezabilității, nu de proiectare, în sensul său clasic. Astfel, în ghidurile de bune practici europene, evaluarea impactului de siguranță rutieră este produsă în cadrul studiilor complexe de fezabilitate/fezabilitate (exemplu, evaluarea impactului de mediu).
9. La Art. I, pct. 4 din proiect, propunerea de modificare a art. 7 alin. 8) să fie ajustată la pct. 4 al prezentului aviz.
10. La Art. I, pct. 5 din proiect, modificarea propusă la art. 9, alin. 3, nu este clară și în versiunea propusă, exclude din procedura de ”clasificare a siguranței rețelei” drumurile europene (autostrăzi și drumuri expres). Considerăm că a fost scursă o eroare. ”Evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele” este o evaluare cu utilizarea echipamentelor computerizate (exemplu, iRAP), și este suplimentară procedurilor de ”Clasificare a siguranței rețelei rutiere”. Astfel, propunem ca alin. 3 din art. 9 a Legii să rămână în versiunea existentă.
11. Art. 9, alin. 2) din Legea, se propune a exclude alin. 2), iar alin. 3) să fie modificat și completat, după cum urmează: ”(2) *clasificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente și clasificarea siguranței rețelei rutiere sunt efectuate în conformitate cu prevederile Regulamentului cu privire la clasificarea siguranței rețelei rutiere, aprobat de Guvern*”. Justificarea acestei propuneri este în faptul că aceste 2 proceduri sunt strâns legate tehnic, iar HG 807/2025 confirmă, în mare parte, acest fapt.

Cu respect,

Director Ilie BRICICARU

Lect.univ.,dr.

Auditor și trainer de siguranță rutieră

20.02.2026, livrată <http://particip.gov.md>