**Nota informativă**

**la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la instituirea Sistemului informațional de cântărire în mișcare a vehiculelor aflate în circulație pe drumurile publice din Republica Moldova**

|  |
| --- |
| * + - 1. **Denumirea autorului şi, după caz, a participanților la elaborarea proiectului** |
| Prezentul proiect de hotărâre este elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. |
| **2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ şi finalitățile urmărite** |
| Proiectul a fost elaborat în temeiul art. 18 alin. (1) și art. 22 alin. (1) din Legea nr. 467/2003 cu privire la informatizare și la resursele informaționale de stat. Totodată, este de menționat că aprobarea cadrului normativ aferent Sistemului informațional de cântărire în mișcare a mijloacelor de transport incluse in circulație pe drumurile publice din Republica Moldova este necesară în contextul implementării Strategiei Naționale de dezvoltare „Moldova Europeană 2030”, aprobată prin Legea nr. 315/2022.  Principalul beneficiu urmărit din implementarea unui astfel de sistem constă în eliminarea sau reducerea drastică a gradului de deteriorare a drumurilor publice din cauza depășirii de către vehiculele aflate în circulație, a masei pe osie. Luând în calcul lungimea totală a drumurilor din Republica Moldova, fluxul de vehicule și greutatea totală a mărfurilor transportate anual, conform scenariului optimist, studiile de fezabilitate demonstrează o daună anuală minimă de cca 200 milioane lei.  Pentru a diminua efectele acestor tipuri de încălcări autoritățile din Republica Moldova au efectuat un șir de măsuri. În anii 2009-2010, în cadrul Proiectului de Susținere a Sectorului Drumuri, finanțat de Banca Mondială, Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare și Banca Europeană, au fost achiziționate și puse în funcțiune pe întreaga rețea de drumuri publice din RM, puncte de cântărire a sarcinii pe osie cu regim de funcționare statică și mobilă. De asemenea, există un sistem de cântărire a mijloacelor de transport la punctele vamale de pe teritoriul Republicii Moldova.  Din anul 2009 până în 2014, Întreprinderea de Stat „Administrația de Stat a Drumurilor” a gestionat sistemul de cântărire pe teritoriului Republicii Moldova (cu excepția unităților instalate la punctele vamale), iar începând cu anul 2014, acest domeniu a fost transmis în gestiunea Agenției Naționale Transport Auto.  Analizând datele din rapoartele de activitate a autorităților competente, ponderea vehiculelor depistate cu încălcări a scăzut atunci când a fost implementat sistemul de cântărire. Aparent, sistemul actual a fost eficient inițial, reducând considerabil ponderea vehiculelor depistate cu încălcări, dar aparențele sunt înșelătoare din cauza dezavantajelor pe care le are sistemul actual de cântărire.  Sistemul actual are o contribuție minimă la soluționarea problemei având în vedere rata mică de depistare a încălcărilor datorită eșantionul mic verificat în comparație cu traficul total, precum și influența factorului uman în procesul de sancționare. Astfel, în sistemul actual este imposibilă cunoașterea ponderii reale a vehiculelor cu depășire de sarcină admisibilă pe osie.  Din fluxul total de autovehicule care circulă pe cele mai importante drumuri naționale minimum 20 % dintre acestea circulă cu depășire de masă pe osie peste limitele admise de legislație, ceea ce constituie principalul factor de degradare a drumurilor naționale cu micșorarea duratei de viață a acestora.  Astfel, aceste carențe pot fi soluționate prin aprobarea cadrului normativ de reglementare a sistemului de cântărire în mișcare (Sistemul CIM), și respectiv implementarea sistemului conform cadrului regulator aprobat.  Sistemul CIM reprezintă o parte componentă a infrastructurii drumurilor și sistemelor informaționale de stat ale Republicii Moldova și consta dintr-un ansamblu de resurse și tehnologii informaționale, mijloace tehnice de program aflate în interconexiune. Implementarea Sistemului CIM va permite efectuarea măsurărilor în mod automat a tuturor vehiculelor care vor trece prin punctele amplasate pe arterele principale, va exclude factorul uman la etapa de preselecție, precum și va reduce numărul de autovehicule care vor avea depășire de masă pe osie.    Prin aprobarea acestui proiect se urmăresc următoarele obiective:   1. prevenirea degradării drumurilor publice ca urmare circulației vehiculelor ce depășesc masele și dimensiunile maxim admise; 2. contribuirea la majorarea duratei de exploatare a drumurilor și reducerea cheltuielilor de întreținere și reparație curentă a acestora; 3. contribuirea la realizarea unui mecanism eficient de colaborare între actorii implicați în procedurile de monitorizare a calității drumurilor; 4. asigurarea informațională a activității de analiză, prognozare și cercetare științifică în domeniu.   La fel, prin aprobarea proiectului, sunt trasate următoarele sarcini de bază ale Sistemului CIM:   1. monitorizarea traficului rutier în scopul cântăririi în mișcare și măsurării dimensiunilor vehiculelor ce circulă pe drumurile publice; 2. automatizarea procesului de cântărire a sarcinii pe osie și preselecție a vehiculelor ce depășesc limitele de sarcină admisibile; 3. efectuarea măsurărilor 24/7 pe tot parcursul anului și acoperirea cel puțin 95% din totalul fluxului de camioane care circulă pe drumurile publice; 4. asigurarea controlului accesului la date și asigurarea unei securități și confidențialități maxime a colecțiilor de date și a utilizatorilor; 5. informarea publică prin intermediul unui portal web a situației traficului rutier monitorizat; 6. excluderea factorului uman la preselecția și cântărirea autovehiculelor. |
| **3. Descrierea gradului de compatibilitate pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene** |
| Proiectul hotărârii de Guvern nu conține norme privind armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene. |
| **4. Principalele prevederi ale proiectului şi evidențierea elementelor noi** |
| Proiectul cuprinde reglementări care au ca obiectiv instituirea Sistemului CIM, aprobarea Conceptului sistemului respectiv și a Regulamentului resursei informaționale formate de sistem, desemnarea posesorului, deținătorului, administratorului tehnic, instituirea Centrului de Monitorizare, Control și Informare, precum și stabilirea în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale a implementării propriu-zise a sistemului. Proiectul descrie drepturile și obligațiile participanților în cadrul Sistemului CIM, interacțiunea cu alte sisteme informaționale de stat, procesul de înregistrare a datelor, modificare a datelor, precum și regimul juridic de utilizare a datelor din sistem.  Proiectul Regulamentul prevede următoarele categorii de subiecți:   * proprietarul, care este statul; * posesorul, care este Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale; * deținătorul, care este Întreprinderea de Stat „Administrația de Stat a Drumurilor”; * administratorul tehnic, care este Instituția Publică „Serviciul Tehnologia Informației și Securitate Cibernetică”. |
| **5. Fundamentarea economico-financiară** |
| Analizând datele studiilor de specialitate, dauna adusă de autovehiculele care circulă pe drumurile naționale cu depășire de masă pe osie este de minim 200 mil. lei, în realitate aceasta fiind cu mult mai mare. O metodă alternativă de estimare a daunelor (minime) de la depășirea masei pe osie se bazează pe analiza cheltuielilor de plombare a drumurilor. Conform concluziilor unor studii și cercetări internaționale, circa 15% din fluxul total de camioane sunt responsabile de 60% din toate costurile de reparație a drumurilor.  Sistemele de măsurare în mișcare a greutății sunt utilizate pentru a determina greutatea vehiculelor în timp ce se află în mișcare. Identificarea instantanee a supraîncărcării vehiculelor, reprezintă o metodă eficientă de aplicare a legislației și un instrument de preselecție a vehiculelor care circulă pe drumurile publice cu încălcarea regulilor privind greutatea maximă admisibilă pe osii. Deoarece vehiculele sunt cântărite în timp ce circulă, mai multe vehicule pot fi verificate pe parcursul zilei, fără necesitatea ca șoferii să staționeze.  Vehiculele detectate, cu încălcarea regimului de circulație, pot fi scoase din fluxul de trafic și, astfel, uzura drumurilor se va reduce, implicând mai puține lucrări de reparație a drumurilor. În plus, vehiculele supraîncărcate se defectează adesea și provoacă accidente, urmate de ambuteiaje și întârzieri în trafic. Un camion supraîncărcat poate provoca defecțiuni ale sistemului de frânare și vehiculul poate deveni dificil de controlat și manevrat. Reducerea riscurilor și accidentelor rutiere crește siguranța și mobilitatea în traficul rutier.  Sistemul propus spre implementare va genera și venituri suplimentare din amenzi, dar beneficiul principal este reprezentat de economiile realizate în urma reparațiilor drumurilor. În plus, sistemul optimizează durata de viață a podurilor și drumurilor.  La fel, datele colectate de Sistemul CIM pot fi utilizate nu numai pentru monitorizare și aplicarea legislației, cum ar fi pentru studii de transport de mărfuri, proiectarea podurilor și a carosabilului, planificarea viitoarelor îmbunătățiri ale drumurilor publice, analiza/monitorizarea datelor de trafic, etc.  Suplimentar, este de menționat că pentru implementarea proiectului pilot de amenajare a sistemelor CIM pe rețeaua de drumuri publice naționale sunt identificate 3 locații. Dezvoltarea Sistemului CIM va fi realizată din contul mijloacelor alocate din bugetul de stat, în valoare estimativă de 10 mil lei pentru o stație. Costurile anuale pentru administrarea Sistemului CIM se estimează la circa 700 mii lei și vor fi acoperite din contul bugetului de stat prin finanțarea centralizată a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în limita cheltuielilor prevăzute în legile bugetare anuale.  De asemenea, în scopul eficientizării costurilor infrastructurii tehnice, la dezvoltarea sistemului CIM se vor respecta cerințele arhitecturii de e-guvernare existente, inclusiv cu găzduirea sistemului pe platforma tehnologică guvernamentală comună (MCloud) și integrarea acestuia cu sistemele informaționale guvernamentale precum MConnect, MPass, MNotify, MLog. |
| **6. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare** |
| Proiectul de hotărâre a Guvernului se integrează organic în cadrul normativ în vigoare și se întemeiază pe competențele Guvernului stabilite în art.22 din Legea nr. 467/2003 cu privire la informatizare și la resursele informaționale de stat. |
| **7. Avizarea şi consultarea publică a proiectului** |
| În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul și nota informativă au fost plasate pe pagina web a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale www.midr.gov.md, la compartimentul Transparență decizională/Proiecte în dezbatere publica, precum și pe portalul www.particip.gov.md.  Proiectul de hotărâre urmează a fi avizat de următoarele autorități și instituții interesate:  Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării  Ministerul Finanțelor;  Ministerul Afacerilor Interne ;  Ministerul Justiției;  Centrul Național Anticorupție.  Agenția de Guvernare Electronică;  Agenția Servicii Publice. |
| **8. Constatările expertizei anticorupție** |
| Rezultatele expertizei anticorupție vor fi incluse după recepționarea raportului de expertiză anticorupție. |
| **9. Constatările expertizei de compatibilitate** |
| Proiectul nu este elaborat în scopul armonizării legislației naționale cu legislația UE, exceptându-se astfel de la efectuarea expertizei de compatibilitate. |
| **10. Constatările expertizei juridice** |
| Concluziile expertizei privind compatibilitatea proiectului de hotărâre cu alte acte normative în vigoare, precum și respectarea normelor de tehnică legislativă, vor fi incluse după recepționarea expertizei juridice. |
| **11. Constatările altor expertize** |
| Proiectul nu cade sub incidența altor expertize necesare de a fi efectuate în condițiile Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative, dat fiind faptul că nu reglementează activitatea de întreprinzător, nu conține reglementări cu impact asupra bugetului public național sau a unor componente din cadrul acestuia și nu prevede reorganizări și reforme structurale sau instituționale ale autorităților ori ale instituțiilor publice. Prin urmare, proiectul nu cade sub incidența Metodologiei de analiză a impactului în procesul de fundamentare a proiectelor de acte normative, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.23/2019. |

**Secretar General Angela ȚURCANU**