

ANEXĂ

Strategia națională privind siguranța rutieră

pentru perioada
2022 - 2030



Introducere

Strategia Națională privind Siguranța Rutieră pentru perioada 2022-2030, denumită în continuare Strategie, este un document de politici publice care stabilește cadrul și planificarea implementării obiectivelor și planurilor de acțiune în domeniul siguranței rutiere, definite ca atare în acord cu normele și liniile directe ale noilor politici ale Uniunii Europene (UE).

Scopul acestui document este de a defini coordonate pragmatice pentru inițierea și îndeplinirea acțiunilor viitoare, vizând ameliorarea siguranței rutiere pentru toate categoriile de participanți la trafic. În acest sens, cele două anexe care sunt parte integrantă a Strategiei Naționale privind Siguranța Rutieră pentru perioada 2022-2030, reprezintă:

Anexa 1 - Planul de acțiuni pentru implementarea Strategiei Naționale privind Siguranța Rutieră pentru perioada 2022-2030, care cuprinde totalitatea acțiunilor proiectate pentru întreaga perioadă de opt ani în vederea atingerii scopului și obiectivelor prezentei Strategii și

Anexa 2 - Programul național prioritar pentru perioada 2022 - 2024 pentru implementarea Strategiei Naționale privind Siguranța Rutieră, care cuprinde acțiunile etapizate aferente primilor trei ani, nominalizarea entităților responsabile și a resurselor necesare implementării, precum și a referințelor de evaluare și monitorizare a gradului de îndeplinire a acestor acțiuni.

Siguranța rutieră este o responsabilitate comună, care necesită acțiuni concrete și coordonate, iar îmbunătățirea parametrilor specifici domeniului se poate obține doar cu implicarea fiecăruia, atât din postura de utilizator al drumului, cât și din cea de autoritate de reglementare și aplicare a legislației. Pentru o implementare eficientă a strategiei este nevoie de sprijinul și implicarea tuturor actorilor cu atribuții în siguranța rutieră. În acțiunile conexe implementării este indispensabilă inclusiv implicarea organizațiilor neguvernamentale, sectorului privat, autorităților locale, sindicatelor, patronatelor, institutelor de cercetare-dezvoltare și inovare, sferei academice, precum și a mass media.

Plecând de la experiența Strategiei precedente (2016-2020), în abordarea de față, eforturile sunt concentrate prioritar către îmbunătățirea comunicării privind siguranța rutieră, printr-o mai bună coordonare și o prezență crescută a experților din domeniu în spațiul public, eficientizarea modului de constatare a încălcării normelor legale specifice sectorului rutier, prin implementarea sistemelor tehnice automate pentru detecția, procesarea și sancționarea abaterilor, identificarea soluțiilor de finanțare pentru activitățile de siguranță rutieră, precum și asigurarea unei mobilități sigure pentru toți participanții la trafic, prin implementarea sistemelor automate de management al traficului.

Consiliul Interministerial pentru Siguranță Rutieră (C.I.S.R.) este organul consultativ al Guvernului, fără personalitate juridică, care funcționează în baza Hotărârii Guvernului nr.437/1995 privind înființarea Consiliului Interministerial pentru Siguranța Rutieră, cu modificările și completările ulterioare, care asigură concepția de ansamblu și coordonarea pe plan național a strategiei naționale de siguranță rutieră, pe baza planului de acțiuni aferent și a programului național de acțiuni prioritare pentru implementarea strategiei, desfășurate de organele de specialitate ale administrației publice și de alte instituții și organizații cu atribuții în acest domeniu, precum și evaluarea politicilor publice, vizând ameliorarea continuă a siguranței rutiere.

C.I.S.R. se compune din conducătorii sau, după caz, reprezentanții conducătorilor ministerelor Transporturilor și Infrastructurii, Afacerilor Interne, Finanțelor, Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, Mediului, Apelor și Pădurilor, Cercetării, Inovării și Digitalizării, Sănătății, Educației, precum și reprezentanții autorităților administrației publice locale ale municipiului București și ai structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale recunoscute de

lege. La lucrările C.I.S.R. pot participa, în calitate de invitați, reprezentanți ai comisiilor de specialitate ale Parlamentului României și, după caz, reprezentanți ai mediului universitar, ai institutelor de cercetare, organizațiilor neguvernamentale sau ai companiilor publice ori private din domeniul siguranței rutiere. De asemenea, la lucrările C.I.S.R. pot fi invitați reprezentanți ai autorităților administrației publice locale din unitățile administrativ-teritoriale interesate. Primul-ministru coordonează activitatea C.I.S.R, iar activitatea curentă a C.I.S.R. este condusă de ministrul transporturilor, în calitate de președinte.

În structura C.I.S.R. funcționează Delegația Permanentă Interministerială de Siguranță Rutieră (D.P.I.S.R.) și Secretariatul C.I.S.R. Activitatea D.P.I.S.R. se desfășoară la sediul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii sub coordonarea secretarului de stat pentru transport rutier, în cadrul următoarelor grupuri de lucru:

- a) Grupul de lucru pentru colectare și analiză a datelor și informare publică;
- b) Grupul de lucru pentru infrastructură și semnalizare rutieră;
- c) Grupul de lucru pentru educație rutieră;
- d) Grupul de lucru pentru supravegherea circulației rutiere;
- e) Grupul de lucru pentru dezvoltare urbană, mediu și sănătate;
- f) Grupul de lucru pentru intervenția în caz de accident;
- g) Grupul de lucru pentru vehicule rutiere;
- h) Grupul de lucru pentru transporturi rutiere, formare a conducătorilor auto și comunicare de siguranță rutieră.

Activitatea C.I.S.R. se desfășoară în reuniuni plenare ordinare care au loc, de regulă, semestrial. Primul-ministru sau președintele C.I.S.R. poate hotărî convocarea unor reuniuni extraordinare pentru soluționarea unor probleme urgente. Activitatea D.P.I.S.R. este permanentă și se desfășoară la sediul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, sub coordonarea secretarului de stat pentru transporturi rutiere. La întâlnirile grupurilor de lucru ale D.P.I.S.R. pot fi invitați ca membri, fără drept de vot, specialiști și experți din universități sau institute de cercetare, experți din organizații neguvernamentale (ONG-uri), din companii publice sau private interesate în problemele siguranței rutiere.

Deși cadrul general determinat de H.G. nr. 437/1995, cu modificările și completările ulterioare, stabilește responsabilități doar în sarcina membrilor C.I.S.R., abordarea propusă este bazată pe implicarea tuturor actorilor cu responsabilități în acest domeniu, precum: mediul privat (în special operatorii de transport, constructorii de drumuri, producătorii de vehicule și prestatorii de servicii de asigurare), societatea civilă reprezentată prin ONG-uri și asociații, alte autorități/ instituții publice centrale (Serviciul de Telecomunicații Speciale, Ministerul Muncii și Solidarității Sociale, Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene) sau locale (Instituțiile Prefecturii, Consiliile Județene) și mediul academic.

1. Viziune

Având în vedere că numărul persoanelor decedate în accidente rutiere continuă să crească, la nivelul întregii lumi, UE și-a reafirmat obiectivul pe termen lung, de a se apropia de zero decese până în 2050 - „Viziunea Zero”.

Prin aprobarea Declarației de la Valleta, la obiectivul pe termen lung al UE - de apropiere de un nivel zero al deceselor cauzate de accidente rutiere până în 2050 - s-a adăugat faptul că același obiectiv ar trebui atins pentru vătămările grave. De asemenea, comunicarea a propus noi ținte intermediare de reducere a numărului de decese cauzate de accidente rutiere cu 50 % în perioada 2020-2030, precum și de reducere a numărului de vătămări grave cu 50 % în aceeași perioadă.

Pentru atingerea acestor obiective, Comisia Europeană stabilește o nouă abordare privind siguranța rutieră pentru deceniul 2021-2030, respectiv cea reprezentată de „sistemul sigur”.

Potrivit abordării ”sistemului sigur”, ”decesele și vătămările grave cauzate de accidentele rutiere nu reprezintă un preț inevitabil al mobilității. Accidente se vor produce mereu, dar decesele și vătămările grave pot fi prevenite în mare măsură. Abordarea „sistemului sigur” vizează un sistem rutier mai puțin punitiv, implică constientizarea faptului că oamenii fac greșeli și propune măsuri complexe pe mai multe niveluri pentru a preveni decesul persoanelor, luând în considerare caracteristicile vulnerabilității umane. Anumite măsuri precum construcția optimizată a vehiculelor, îmbunătățirea parametrilor infrastructurii rutiere, impunerea unor viteze de circulație reduse, pot reduce impactul accidentelor. Aplicare la nivel unitar, măsurile ar trebui să asigure un nivel de protecție suficient chiar și în cazul în care un element eșuează, pentru că un alt element va compensa pentru a preveni rezultatul cel mai grav. Această abordare implică o acțiune multisectorială și multidisciplinară și o gestionare în funcție de obiective, ținte încadrate în timp și monitorizarea performanței.” (adaptare din Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 - Următorii pași în direcția „Viziunii zero”, 2019)

Prin urmare, obiectivul pe termen lung trebuie să rămână acela de a ne apropia cât mai mult de un nivel zero al deceselor cauzate de accidente rutiere până în 2050 și același obiectiv ar trebui vizat și în ceea ce privește vătămările grave.

Scopul ”sistemului sigur” pe termen lung este prevenirea deceselor și a rănilor grave produse pe rețeaua rutieră. Sistemul sigur este adoptat de un număr din ce în ce mai mare de țări și reprezintă baza Deceniului de acțiune al Organizației Națiunilor Unite (ONU) pentru siguranța rutieră. Implementarea acestuia necesită o implicare guvernamentală puternică și consecventă, precum și implicarea unor factori dintr-o gamă variată de domenii.

În acest sens, prezenta Strategie integrează abordarea „sistemului sigur” și recunoaște că, deși oamenii vor face greșeli și pot fi implicați în accidente rutiere, scopul trebuie să fie întotdeauna asigurarea unui mediu care să permită atenuarea consecințelor grave nedorite.

Viziunea urmărită prin această strategie este Viziunea Zero, prin implementarea ”sistemului sigur”, cu accent pe următoarele mesaje cheie (Asociația Mondială de Drumuri, 2020):

- ✓ Responsabilitatea principală a unei autorități cu atribuții în domeniul rutier și a altor entități și instituții implicate este de a sprijini utilizatorii drumurilor să ajungă la destinația dorită în condiții de siguranță.
- ✓ Abordarea sistemului sigur se bazează pe o poziție etică (Viziunea Zero) în care nu poate fi niciodată acceptabil ca oamenii să fie grav răniți sau uciși pe rețeaua rutieră. Propune un set de principii de proiectare și funcționare pentru a ghida acțiunile întreprinse în coordonate favorabile atingerii obiectivului asumat pe termen lung.

- ✓ Există o responsabilitate partajată între proiectanți, administratori de drumuri și participanții la trafic, pentru a circula în condiții de siguranță pe rețeaua rutieră.
- ✓ Abordarea sistemului sigur îi obligă pe proiectanții de sistem să ofere un mediu sigur și să considere sistemul combinat ca fiind optim, față de abordarea tradițională care a pus cel mai mare accent pe responsabilizarea utilizatorului drumului.
- ✓ Proiectarea și funcționarea sistemului trebuie să amelioreze erorile factorului uman (utilizatorul drumului).
- ✓ Sunt necesare strategii pentru intervenția la nivelul întregului sistem pentru a elimina accidentele soldate cu morți și răniți grav, precum și pentru a îmbunătăți inclusiv asistența de urgență și cea medicală necesară victimelor accidentelor.
- ✓ Abordarea sistemului sigur reprezintă cel mai eficient mod de a lua în considerare și de a anihila riscurile de accidente mortale și grave într-o rețea rutieră.
- ✓ Utilizarea noilor tehnologii orientate atât pentru protecția pasagerilor autovehiculelor noi/moderne cât și pentru dezvoltarea mecanismelor de prevenire, monitorizare și intervenție rapidă.

Prin punerea în aplicare a abordării „sistemului sigur”, măsurile prezentate în noul cadru privind siguranța rutieră vor avea impact real și vor aduce îmbunătățiri semnificative și necesare ale performanței în materie de siguranță pe drumuri și, mai presus de orice, vor salva vieți.

2. Informații generale relevante

În această secțiune sunt prezentate o serie de date generale, relevante din punctul de vedere al traficului rutier și al siguranței rutiere la nivelul României, în comparație, acolo unde există date disponibile, cu situația la nivelul UE sau cu alte țări vecine.

În perioada 2010-2020, la nivelul Uniunii Europene, numărul deceselor cauzate de accidentele rutiere a scăzut cu 36%, de la 29.600 decese la 18.800 decese, o scădere care nu atinge însă obiectivul stabilit pentru această decadă și anume reducerea cu 50% a numărului de decese în accidente rutiere.

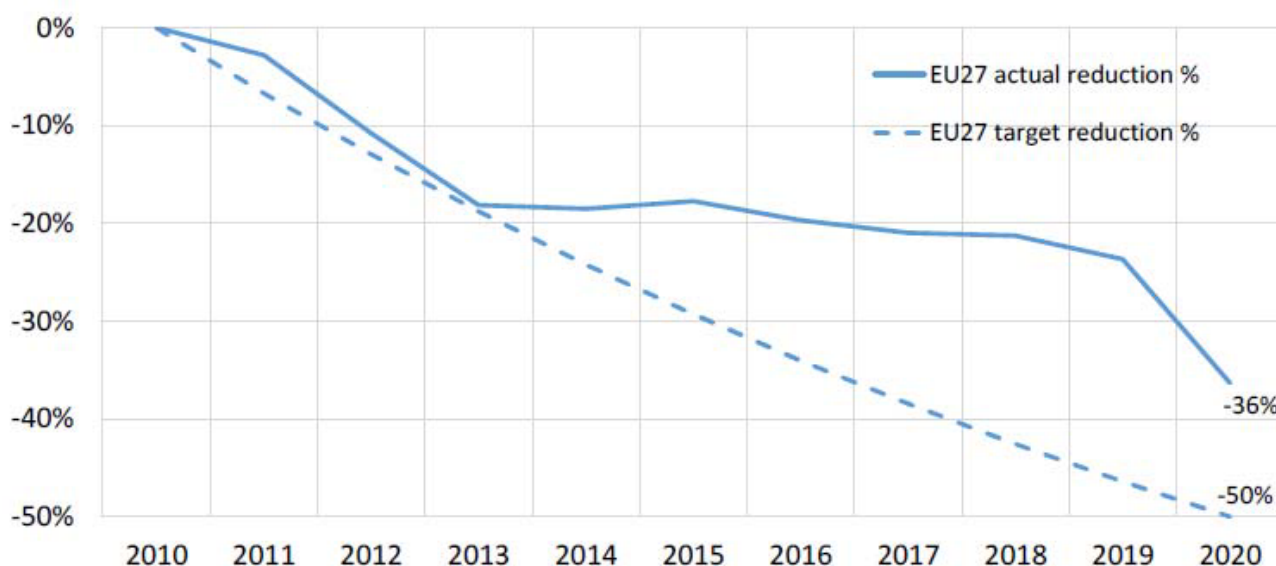


Figura 0. Numărul persoanelor decedate în accidente rutiere în perioada 2010-2020.

Sursa: Eu Road Safety - Result Conference 2021

România a înregistrat o scădere constantă a numărului de decese rutiere în ultimii ani. Această tendință descrescătoare a numărului de decese este în linie cu cea înregistrată la nivel european, bazată pe un set standard de variabile: o scădere mai accentuată în rândul grupurilor de vârstă mică și mijlocie, mai puține decese pe drumurile rurale, o scădere a accidentelor pe timp de noapte.

Potrivit cifrelor provizorii, 18 state membre au înregistrat o scădere record a numărului deceselor în accidente rutiere în anul 2020. La nivelul Uniunii Europene, numărul persoanelor decedate a scăzut în medie cu 17% față de anul 2019. Amplitudinea reducerilor înregistrate nu a fost uniformă la nivelul tuturor statelor, cele mai mari scăderi fiind observate în Belgia, Bulgaria, Danemarca, Spania, Franța, Croația, Italia, Ungaria, Malta și Slovenia. La polul opus, în cinci state membre s-a înregistrat o creștere a numărului de decese în accidente rutiere grave.

În acest context, în intervalul 2010-2020 România a înregistrat o reducere cu 21,6% a numărului persoanelor decedate în accidente rutiere, puțin sub media europeană (care a fost de 23,7%).

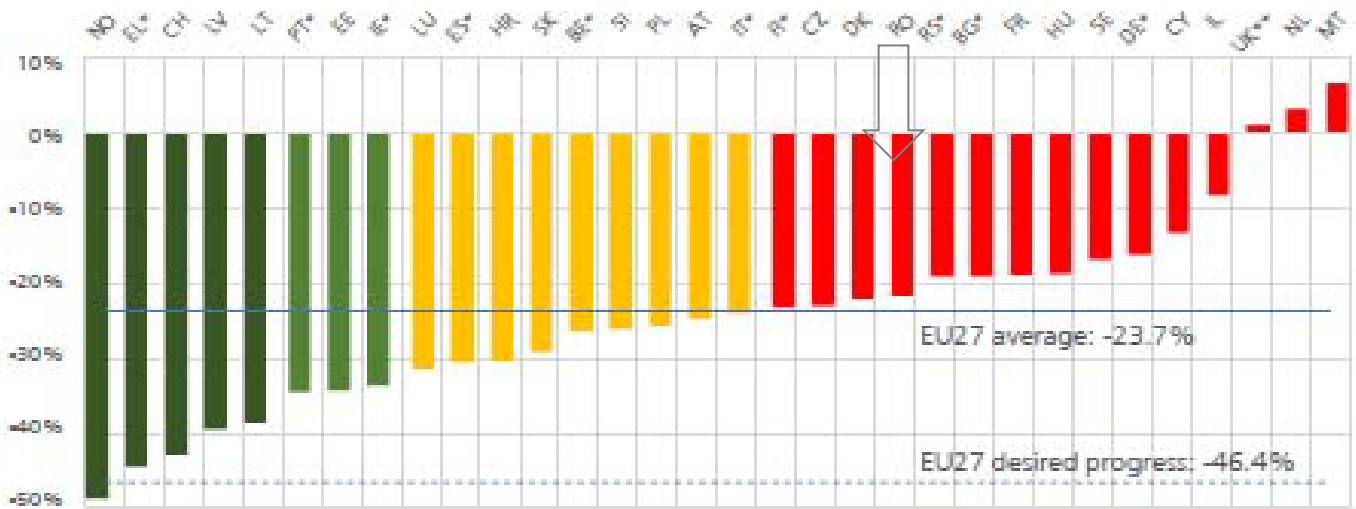


Figura 2. Evoluția relativă (procentuală) a deceselor rutiere între 2010 și 2020.

Sursa: RANKING EU PROGRESS ON ROAD SAFETY. 15th Road safety performance index report

Între 2010 și 2019, în România, numărul de decese cauzate de accidentele rutiere a scăzut cu 22%, o scădere similară cu media Uniunii Europene (23%), care însă situează România în treimea cea mai puțin performantă dintre țările UE.

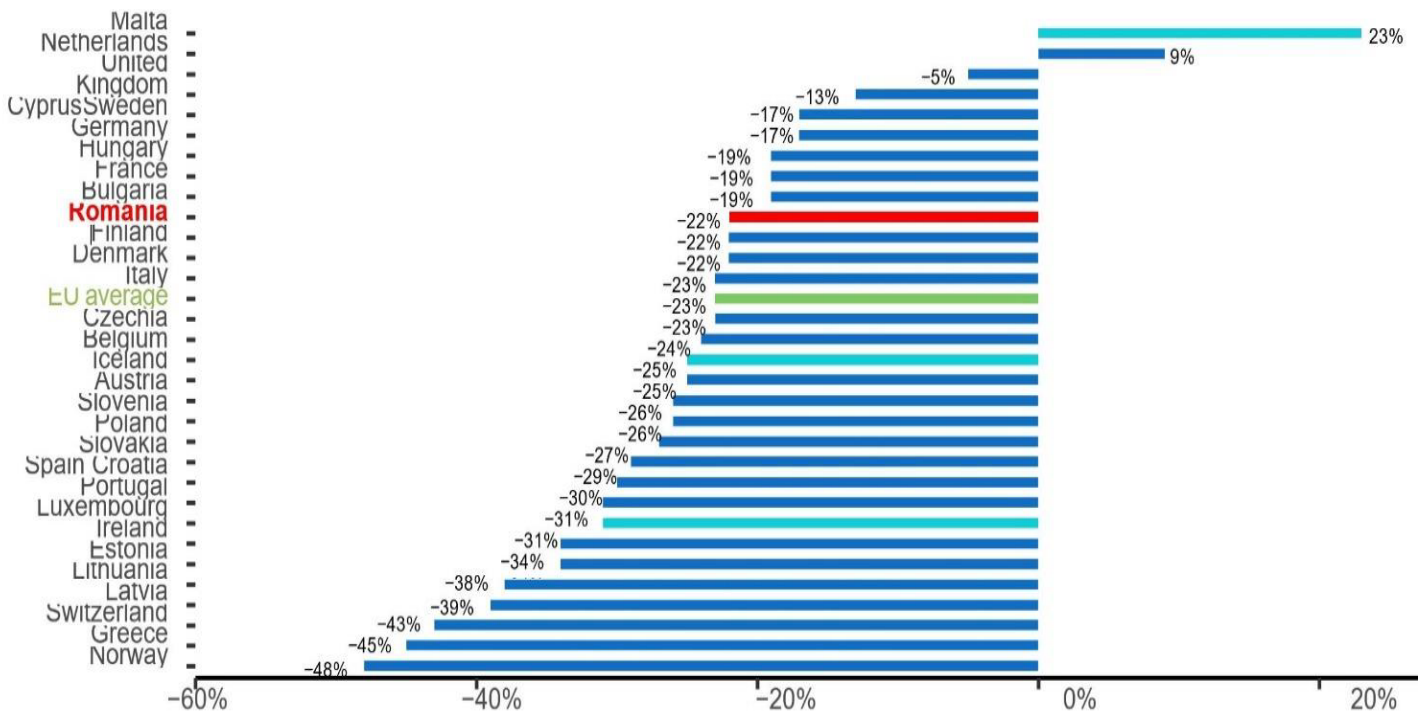


Figura 3. Modificarea numărului de decese rutiere în UE27, țările AELS și Regatul Unit (2010-2019).

Sursa: European Automobile Clubs (EAC), Care Institute of Safety & Health Inc. (CARE) & Oficiul de Statistică al Uniunii Europene (EUROSTAT)

În anul 2019 s-au înregistrat în România 96 de decese rutiere la un milion de locuitori. Numărul de decese la un milion de locuitori este mai mare în România în comparație cu țările vecine, și semnificativ mai mare față de media UE (51 decese la un milion de locuitori).

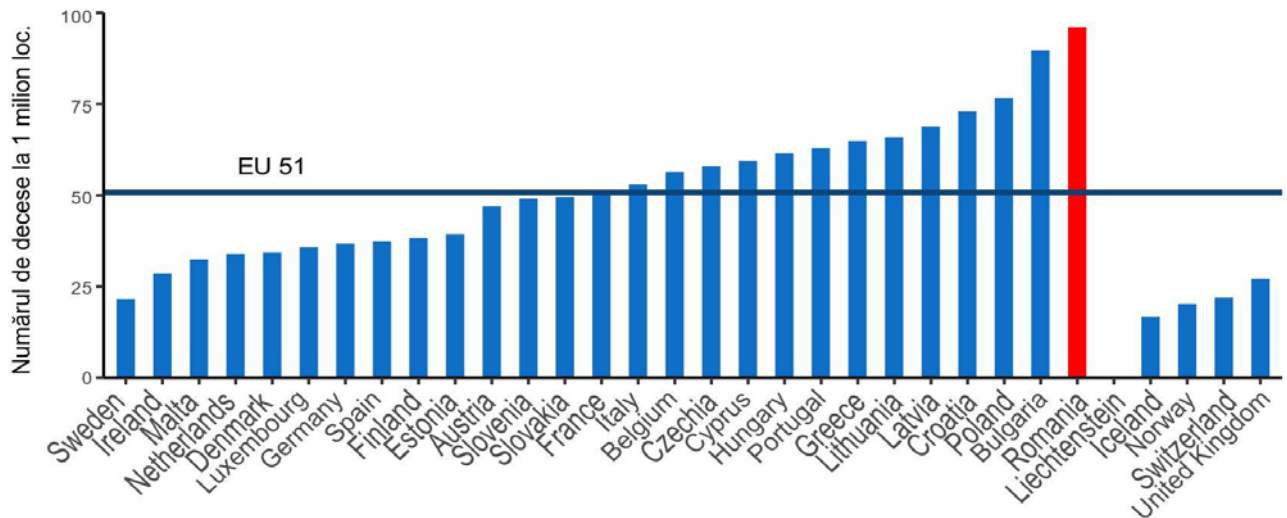


Figura 4. Numărul de decese rutiere pe milion de locuitori (2019).

Sursa: EAC, CARE & EUROSTAT

Aceeași situație se poate observa și în cazul deceselor la 10.000 de autovehicule înmatriculate, unde diferența este și mai pronunțată.

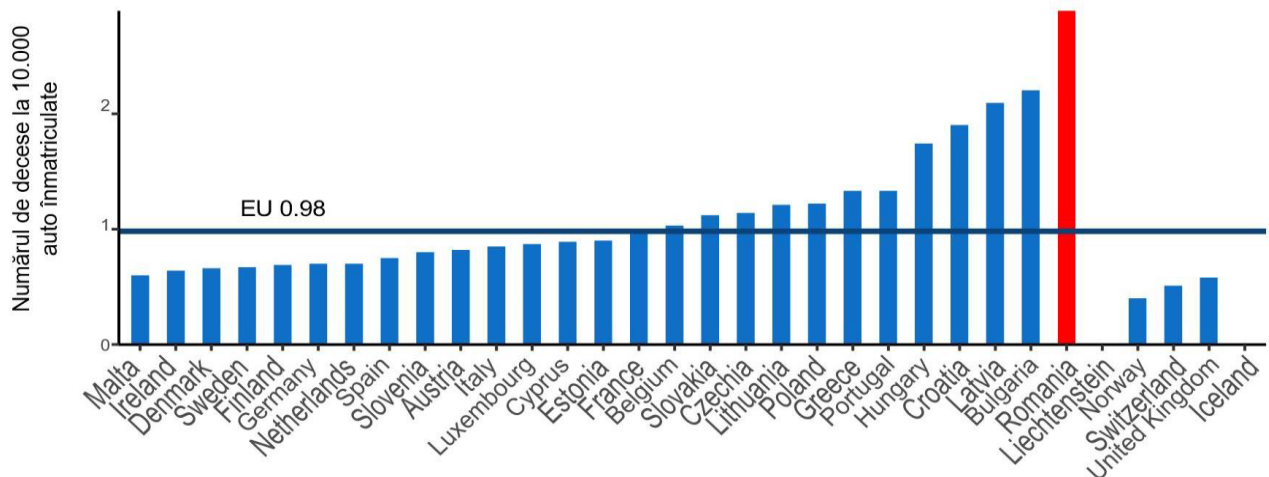


Figura 5. Numărul de decese rutiere la 10.000 de mașini înmatriculate (2018).

Sursa: CARE & EUROSTAT

Este de remarcat faptul că începând din 2001 se constată o tendință de scădere continuă a acestor valori, în concordanță cu cele înregistrate la nivelul Uniunii Europene.

Din analiza datelor statistice cu privire la accidentele de circulație înregistrate în anul 2019 reiese că în România, din numărul total de decese înregistrate în anul 2019, cea mai mare pondere o reprezintă pietonii (39%) și șoferii/pasagerii autovehiculelor implicate în accidente de circulație (37%), față de 44% cât reprezintă ponderea șoferilor și pasagerilor decedați și 20% cât reprezintă ponderea pietonilor decedați ca urmare a accidentelor de circulație înregistrate la nivelul Uniunii Europene.

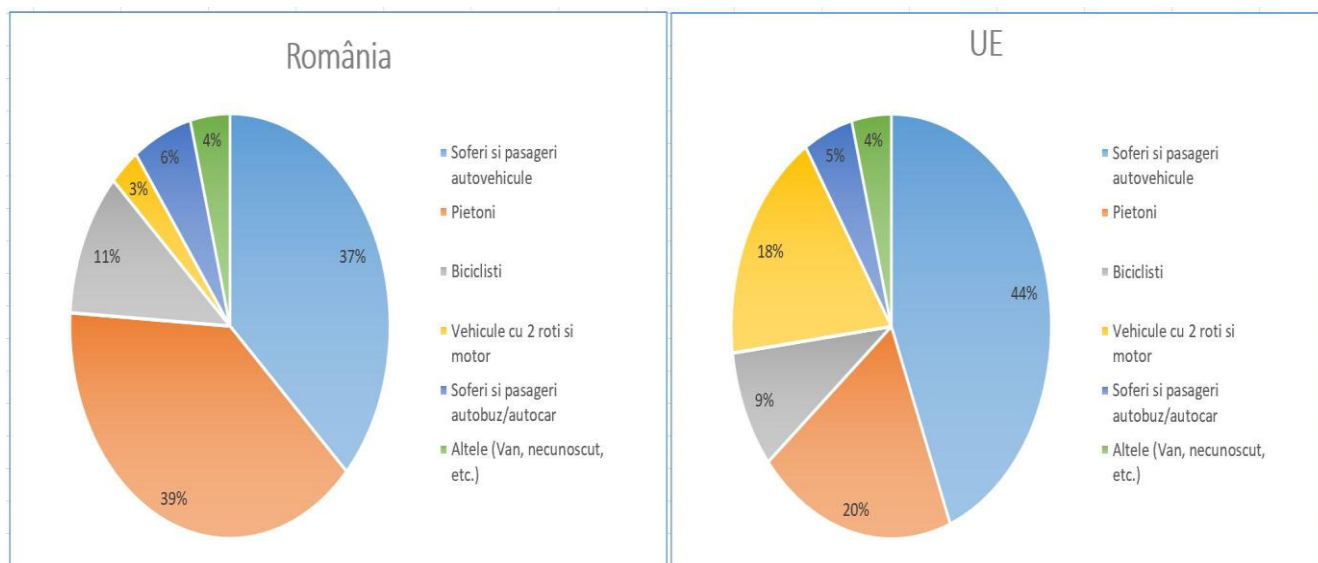


Figura 6. Proporția de decese rutiere după modul de transport 2019.

Sursa: EAC, CARE & EUROSTAT

Conform datelor statistice publicate de EAC și EUROSTAT, începând din 2010 se poate constata că la nivelul Uniunii Europene numărul de decese înregistrate din rândul ocupanților vehiculelor cu două roți cu motor a scăzut cu mai mult de jumătate. Raportându-ne la aceeași perioadă, este de remarcant faptul că deși s-a înregistrat o scădere semnificativă cu 12% a deceselor pasagerilor din automobilele angajate în accidente de circulație, a crescut însă cu 19% numărul de decese în rândul bicicliștilor implicați în accidente de circulație.

În privința distribuției deceselor rutiere înregistrate în 2019 pe grupe de vârstă, se poate constata că cea referitoare la România este similară cu cea din Uniunea Europeană, cu mențiunea că datele analizate reflectă o vulnerabilitate crescută a persoanelor implicate în accidente de circulație înregistrate în România, care au vârsta cuprinsă între 50-64 de ani.

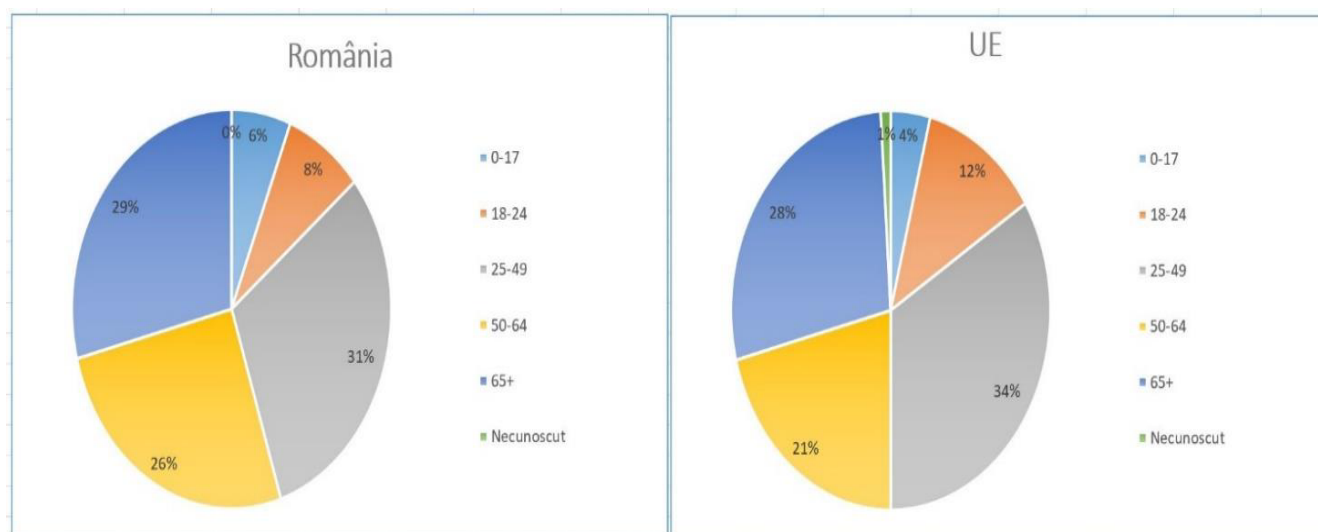


Figura 7. Proporția de decese rutiere pe grupe de vârstă (2019).

Sursa: EAC, CARE

Rețeaua de drumuri publice a României avea, la sfârșitul anului 2020, o lungime totală 86.791 de kilometri, din care: 17.913 km (20,6%) drumuri naționale, 35.085 km (40,4%) drumuri județene și 33.793 km (39,0%) drumuri comunale, fără a putea evidenția străzile din lipsa datelor.

Conform datelor publicate de EUROSTAT în 2019, atât densitatea drumurilor cât și a autostrăzilor din România (358 km/1000 km², respectiv 3 km/1000 km²) este mult inferioară mediei din Uniunea Europeană, caracterizată de o densitate a drumurilor de 944 km/1000 km² și de 17 km/1000 km² a autostrăzilor.

Conform datelor de la finele anului 2020, din lungimea totală a drumurilor, doar 45,2% erau modernizate și aveau suprafețe asfaltice de tip greu și mijlociu (39.189 km), iar 24,9% aveau îmbrăcămînți rutiere ușoare (21.651 km). La aceeași dată, aproximativ o cincime din drumuri (19,7% din lungimea totală - 17.052 km) erau pietruite, iar 10,3% (8.899 km) erau de pământ. Față de anul precedent, lungimea totală a drumurilor din România s-a menținut relativ constantă, însă se poate remarca o ușoară creștere (cu 6,2%) a numărului de kilometri de autostradă (de la 866 km la 920 km).

Conform Raportului Forumului Economic Mondial publicat în 2019, România se situează pe locul 119 din 141 țări analizate și pe ultimul loc în Uniunea Europeană, atât prin prisma calității infrastructurii rutiere, cât și a numărului de km de autostradă, raportat la 100.000 de locuitori.

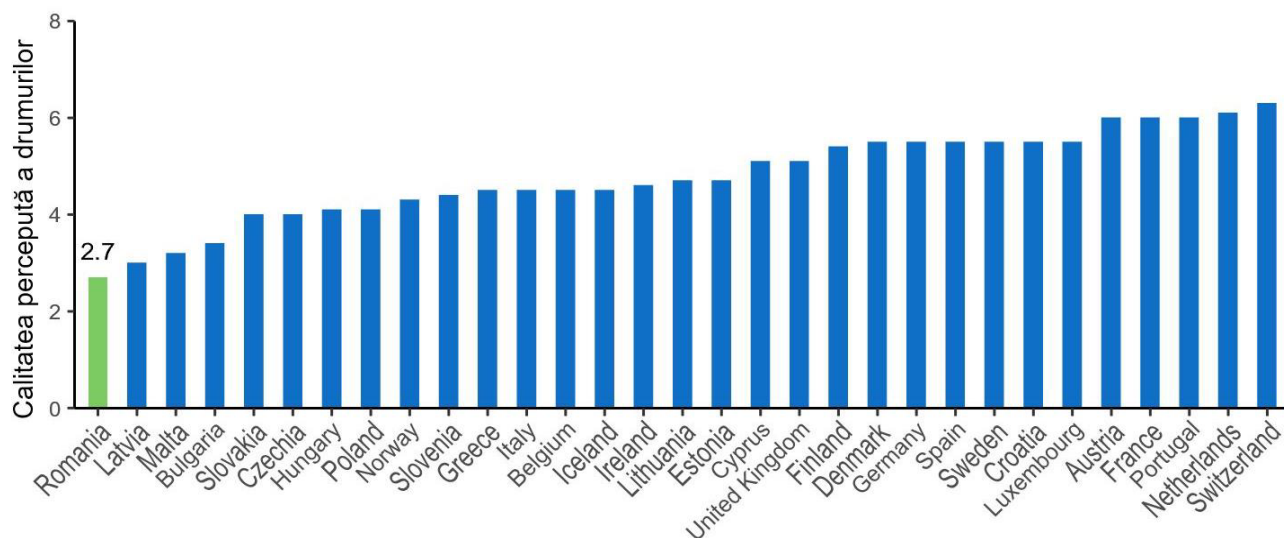


Figura 8. Calitatea infrastructurii rutiere (1 = extrem de slabă, 7 = printre cele mai bune din lume).

Sursa: Forumul Economic Mondial, Sondajul Opiniei Executivului (2017-2018)

Deficitul de infrastructură se reflectă într-o mobilitate redusă, conectivitate insuficientă la nivelul anumitor regiuni, slabă interconectare a principalelor centre economice și urbane, trafic de tranzit ridicat la nivelul a numeroase localități care nu beneficiază de variante de ocolire, timpuri mari de parcurs, blocaje în trafic.

Creșterea volumului de trafic pe fondul unei dinamici lente de dezvoltare a infrastructurii rutiere poate influența în mod negativ evoluția numărului de accidente rutiere, putând reprezenta un indicator predictiv în domeniul siguranței rutiere.

Analiza evoluției numărului de vehicule înmatriculate în România în ultimii zece ani relevă o creștere continuă atât a numărului de autoturisme, cât și a numărului de vehicule în general.

Astfel, la sfârșitul anului 2020 parcul auto de autoturisme era mai mare cu 2.968.445 unități față de cel înregistrat la finele anului 2010 - ceea ce înseamnă o creștere cu 69%, iar pe ansamblu, la sfârșitul anului 2020 numărul vehiculelor înmatriculate era cu 3.803.099 mai mare față de cel înregistrat la finele anului 2010 - ceea ce înseamnă o creștere cu 70% a parcului de vehicule în ultimii 10 ani.

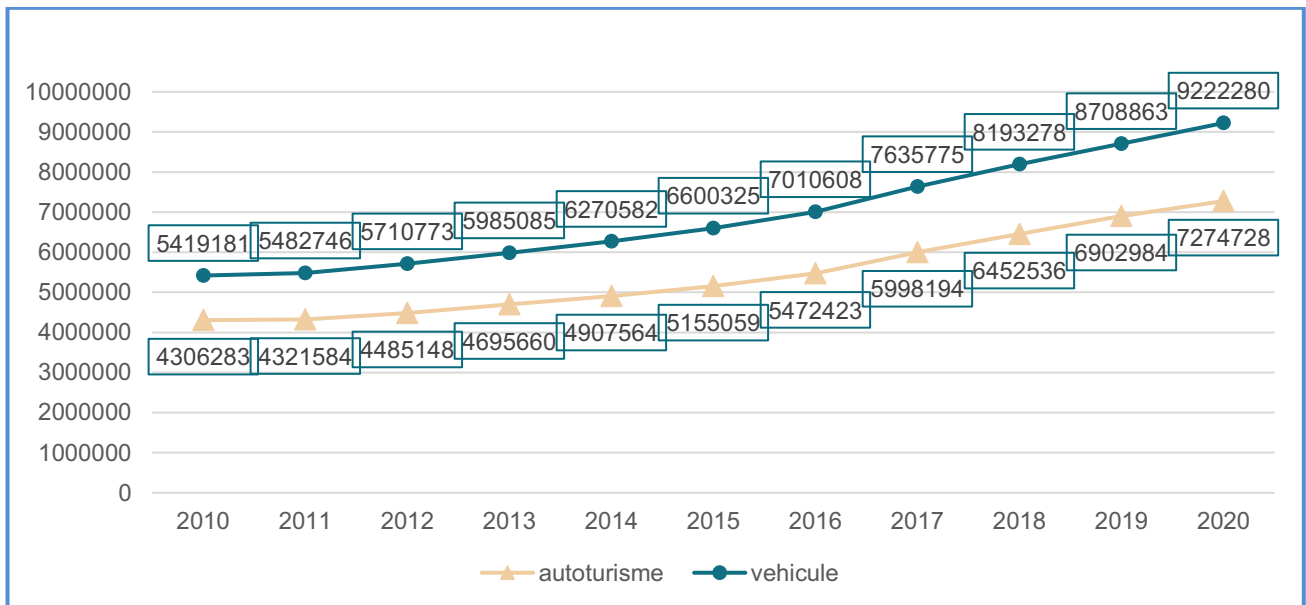


Figura 9. Evoluția parcului de vehicule înmatriculate în perioada 2010-2020.

Sursa: Institutul Național de Statistică (I.N.S.) / Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor (D.R.P.C.I.V.)

Vechimea medie a autoturismelor din România a fost de 15,9 ani în 2020, plasându-se printre țările din UE cu cele mai vechi flote de autoturisme, alături de Lituania și Estonia. Această vechime ridicată a autovehiculelor determină ca starea tehnică a acestora să fie de multe ori necorespunzătoare pentru asigurarea unui grad ridicat de siguranță în circulația pe drumurile publice.

În anul 2020, **35,25%** din totalul vehiculelor controlate tehnic în trafic au fost **neconforme** din punct de vedere al siguranței rutiere
(sursa R.A.R.)

5,11% din totalul vehiculelor controlate tehnic în trafic prezentau **pericol iminent de accident**
(sursa R.A.R.)

Comparativ cu celelalte state ale Uniunii Europene, în ceea ce privește rata de motorizare, exprimată prin numărul de autoturisme la 1000 de locuitori, România se afla pe ultimul loc în anul 2019 (357 de autoturisme/1.000 locuitori), mult sub media din UE. Alături de țara noastră, cele mai mici rate de motorizare din Uniunea Europeană se înregistrau în Letonia și Ungaria (sub 400 de autoturisme la 1000 de locuitori)

La sfârșitul anului 2020 numărul deținătorilor de permis de conducere era de 8.065.846 de persoane, ceea ce reprezintă 41,7% din totalul populației țării și 51,4% din populația adultă. Asta înseamnă că una din 2 persoane adulte din România deține permis de conducere.

În privința evoluției numărului deținătorilor de permis de conducere, se poate observa o creștere continuă. Dacă la finele anului 2011 erau 6.431.415 de deținători de permise de conducere, la finele anului 2020 numărul acestora era de 8.065.846. Astfel, în perioada respectivă numărului deținătorilor de permise de conducere a crescut cu 25,4%.

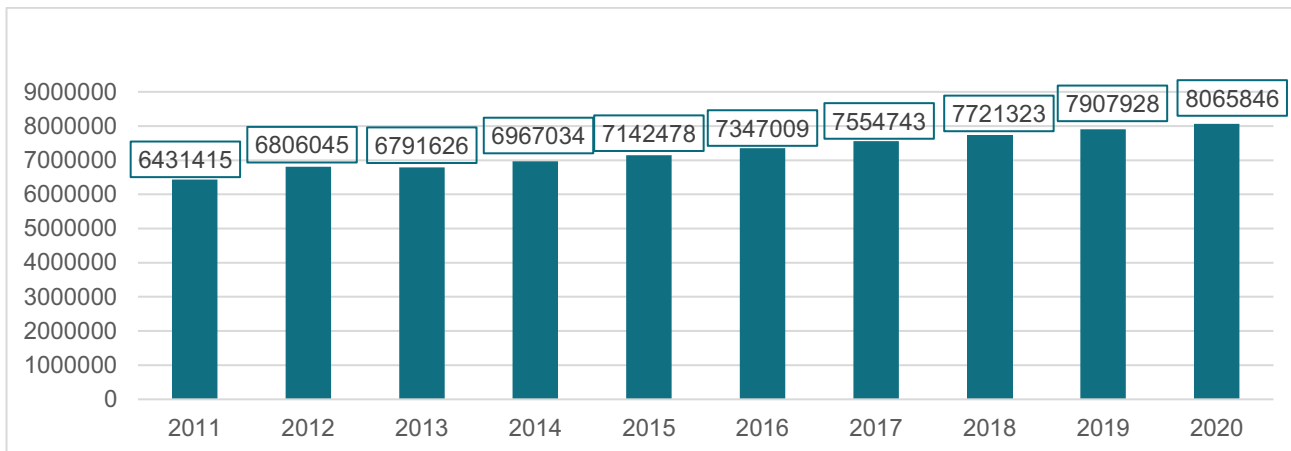


Figura 10. Evoluția numărului de deținători de permise de conducere în decada 2011-2020.

Sursa: D.R.P.C.I.V.

Prin prisma analizei datelor din tabelul de mai jos, care relevă ponderea deținătorilor de permis de conducere din numărul total de cetățeni cu vârsta cuprinsă în intervalele precizate în tabel, se poate concluziona că peste 65% din cei tineri, din categoriile de vârstă de 21-30 de ani și 31-50 de ani, sunt deținători de permis de conducere. În acest context se poate remarca și faptul că mai mult de o treime dintre tinerii până în 21 de ani sunt posesori de permis de conducere.

Categoriile de vârstă	Numărul deținătorilor de permis de conducere, pe categorii de vârstă	Ponderea deținătorilor de permis de conducere în categoria de vârstă*
până în 21 de ani	218.479	35,8%
21-30 ani	1.273.007	67,7%
31-50 ani	3.587.153	65,9%
51-70 ani	2.255.795	42,7%
≥ 71 ani	731.412	32,9%

Figura 11. Ponderea deținătorilor de permis de conducere.

Sursa: DRPCIV și INS, *din populația adultă

3. Priorități, politici și cadrul juridic existent

Anul 2012 a constituit un debut pentru autoritățile române în sensul elaborării unui proiect de strategie națională menită să reducă mortalitatea provenită din accidentele de circulație și să creeze un climat de siguranță în rândul participanților la trafic. Ulterior, în anul 2016, Guvernul României a adoptat Hotărârea nr.755 privind aprobarea Strategiei naționale pentru siguranță rutieră pentru perioada 2016-2020 și a Planului de acțiuni pentru implementarea acesteia, act normativ care a fost publicat în Monitorul Oficial al României nr. 902 din 9 noiembrie 2016. Astfel, începând cu anul 2016, politica de siguranță rutieră a devenit un obiectiv important, imperativ și de maximă prioritate, asumat și prevăzut în documentele strategice ale statului român.

Politicele naționale de siguranță a traficului rutier reprezintă cele mai importante instrumente care precizează direcțiile de urmat pentru implementarea de soluții de siguranță rutieră pe drumurile intens circulate și/sau periculoase, iar documentul precedent de politici publice - Strategia Națională pentru Siguranță Rutieră - a fost elaborat doar pentru perioada 2016-2020, astfel că în prezent nu există un document care să însușeze toate necesitățile de intervenție din domeniul siguranței rutiere, rol care îi revine Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră.

În plus, Constituția României garantează conform art. 34 și art. 35:

- **dreptul la ocrotirea sănătății** - statul fiind obligat să ia măsuri pentru asigurarea sănătății publice, pentru organizarea asistenței medicale în caz de accidente și luarea de măsuri de protecție a sănătății fizice a persoanei, și
- **dreptul la un mediu înconjurător sănătos și echilibrat ecologic.**

Prioritățile Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră pentru perioada 2022 - 2030, de reducere a numărului de victime ale accidentelor rutiere și de creștere a parametrilor siguranței rutiere sunt în strânsă legătură cu obiectivele Programului de Guvernare, privind creșterea investițiilor finanțate din bugetul de stat și prioritizarea investițiilor în domeniul transporturilor, astfel încât să reflecte nevoile de conectivitate și de mobilitate, de reducere a congestiei și de asigurare a unei rețele rutiere de transport modernă, eficientă și sigură, cu obiectivele prevăzute în Master Planul General de Transport al României, precum și cu obiectivele europene transpuse în legislația română prin Legea nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și prin Legea nr. 5/2014 privind unele măsuri pentru facilitarea schimbului transfrontalier de informații referitoare la încălcările normelor de circulație, care afectează siguranța rutieră și pentru facilitarea executării sancțiunilor aplicate acestor încălcări, republicată.

Obiectivele și prioritățile Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră pentru perioada 2022 - 2030 sunt totodată în coordonare și completează obiectivele și acțiunile prevăzute în Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) și în alte strategii de nivel național (Strategia Națională pentru implementarea Sistemelor Inteligente de Transport, Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030, Planuri de mobilitate urbană, Strategii din domeniul protecției mediului privind eliminarea treptată din registrul național a vehiculelor vechi/deficitare, etc.)

Aprobarea prezentei strategii de către Guvernul României este o expresie elocventă a continuității preocupărilor în domeniul siguranței rutiere și a unui angajament instituțional responsabil, dedicat ameliorării continue a riscurilor circulației pe drumurile publice din România, bazat pe valorificarea pragmatică și eficientă a bunei cooperări interinstituționale. Totodată, atragerea partenerilor din societatea civilă care au preocupări sau responsabilități în acest domeniu de activitate, vizează consolidarea garanțiilor indispensabile realizării dezideratelor ce țin de protecția vieții umane și a mediului.

4. Analiza contextului și definirea problemelor

România se situează pe ultimele locuri în UE și în ultima treime a listei țărilor din lume, în ceea ce privește mortalitatea datorată accidentelor rutiere, atât ca număr, cât și raportat la un milion de locuitori sau la 10.000 de autovehicule înmatriculate. Această realitate reclamă recunoașterea că parametrii caracteristici, precum și calitatea interacțiunii elementelor sistemului de transport rutier, sunt alterate, cel puțin prin prisma următoarelor aspecte relevante:

- 1) infrastructura rutieră (rețeaua de drumuri) - România deține o infrastructură de transport învechită, insuficientă și neadaptată realităților cotidiene;
- 2) utilizatorii infrastructurii rutiere - datorită condițiilor întâlnite în trafic, pe fondul unei culturi atitudinale lipsite de consistența preocupărilor reale ori raționale pentru a circula în condiții de siguranță, utilizatorii de infrastructură rutieră din Romania adoptă deseori un comportament riscant, prin manifestări imprevizibile ori ezitante sau chiar agresive, ceea ce conduce în mod implicit la creșterea riscului de accidente;
- 3) flota de autovehicule - cu unele excepții și cu disparități semnificative între regiuni, utilizatorii de infrastructură rutieră dispun de o flotă auto relativ învechită și într-o stare tehnică necorespunzătoare condițiilor și comportamentelor manifestate în trafic de către conducătorii de autovehicule;
- 4) intervenții post accident - România duce în multe cazuri lipsa unei rețele de drumuri adecvate, care să faciliteze intervențiile imediate în situații de urgență, iar participanții la trafic dovedesc un comportament imprevizibil și uneori chiar inadecvat la întâlnirea vehiculelor de intervenție în caz de accident;
- 5) managementul siguranței rutiere - toate elementele enumerate mai sus (punctele 1-4), dublate de un management deficitar al siguranței rutiere, determină rezultatele nefavorabile pe care România le înregistrează în privința accidentelor de circulație și a numărului de victime ale acestora.

Strategia Națională pentru Siguranță Rutieră pentru perioada 2016-2020 și Planul de acțiuni pentru implementarea strategiei au preluat obiectivele europene de creștere a siguranței rutiere și reducerea la jumătate a numărului de decese din accidente rutiere până în anul 2020, față de anul 2010. În conformitate cu nota de fundamentare a Hotărârii de Guvern nr. 755/2016 privind aprobarea Strategiei naționale pentru siguranță rutieră pentru perioada 2016-2020 și a Planului de acțiuni pentru implementarea acesteia, obiectivul general al strategiei a fost reducerea la jumătate a numărului de decese din accidente rutiere până în anul 2020, față de anul 2010, astfel încât în anul 2020 să se înregistreze cel mult 1188 de decese, față de 2377 în 2010.

În baza analizei parcursului implementării planului de acțiuni menționat, se poate constata că eficacitatea acesteia a fost grevată de următoarele obstacole definitorii:

1. Lipsa susținerii la nivel politic, și a prioritizării acțiunilor specifice siguranței rutiere la nivel guvernamental;
2. Lipsa unui sistem de monitorizare și evaluare a stadiului implementării și a gradului de realizare a acțiunilor specifice din domeniului siguranței rutiere;
3. Lipsa stabilirii responsabilităților instituționale în privința implementării acțiunilor prevăzute în planul aprobat;
4. Lipsa resurselor financiare necesare implementării unor acțiuni specifice;
5. Întârzieri în procesele de inițiere, promovare și adoptare a actelor normative cu impact asupra domeniului siguranței rutiere;

6. Comunicare interinstituțională deficitară în ceea ce privește coordonarea onorării atribuțiilor și responsabilităților asumate, care derivă din cuprinsul Strategiei Naționale pentru Siguranță Rutieră 2016-2020.

Din datele furnizate de Direcția Rutieră din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române (I.G.P.R.), pentru anul 2019 s-au înregistrat 1864 decese din accidentele rutiere, comparativ cu obiectivul de 1307 decese.

Prin urmare, dezideratul ameliorării continue a siguranței rutiere pe drumurile publice din România reclamă, ca în baza identificării și înțelegerii particularităților, corelațiilor și interdependențelor relaționare dintre elementele constitutive ale sistemului rutier, să inițiem și să promovăm acțiuni pragmatice, care printr-o abordare coroborată a măsurilor corective adecvate și necesare de implementat, să conducă la îmbunătățirea apreciabilă a parametrilor de stare caracteristici sistemului rutier.

Astfel, printr-un management performant al siguranței rutiere, prin dezvoltarea și adecvarea infrastructurii la cerințele traficului rutier actual, prin impulsivitatea utilizării unor mașini sigure, dublate de campanii de educație și conștientizare a riscurilor rutiere și a necesității asumării la nivel de interiorizare a responsabilităților ce țin de onorarea exigențelor proprii creșterii siguranței rutiere, ne putem aștepta la constituirea și consolidarea ulterioară a garanțiilor indispensabile promovării unor repere atitudinale și referințe de comportament sigur, preventiv și responsabil al participanților la trafic.

5. Obiective

Așa cum reiese din Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor „Europa în mișcare - Mobilitate durabilă pentru Europa: sigură, conectată și curată”, siguranța este esențială pentru orice sistem de transport și trebuie să constituie prioritatea majoră în cadrul politicilor publice asumate de statele membre.

În acest context, Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 - Următorii pași în direcția „Viziunii zero”, prevede că obiectivul pe termen lung al UE va rămâne acela de a se apropia cât mai mult de un nivel zero al deceselor cauzate de accidente rutiere până în 2050 („viziunea zero”). Același obiectiv ar trebui îndeplinit și în ceea ce privește vătămările grave. De asemenea, Uniunea Europeană va urmări noi obiective intermediare de reducere cu 50 % a numărului de decese cauzate de accidente rutiere până în anul 2030 și de reducere cu 50 % a numărului de vătămări grave în aceeași perioadă, comparativ cu anul de referință 2019.

În calitate de stat membru, și fiind preocupat de a asigura o mobilitate sigură pentru toți participanții la trafic, România se alătură efortului european și preia obiectivul european de reducere cu 50% a numărului de decese și cu 50% a numărului de răniri grave cauzate de accidentele rutiere până în anul 2030, comparativ cu anul de referință 2019.

Obiectivul general al Strategiei Naționale pentru Siguranță Rutieră este reducerea cu 50%, până în anul 2030, comparativ cu anul 2019, a numărului persoanelor decedate și cu 50% a numărului persoanelor rănite grav în urma producerii accidentelor rutiere.

Prezenta Strategie este guvernată de următoarele obiective generale:

- îmbunătățirea permanentă a legislației din domeniul transporturilor și al siguranței rutiere, precum și al controlului respectării acesteia;
- identificarea soluțiilor de finanțare pentru activitățile de siguranță rutieră, din surse legal constituite;
- îmbunătățirea comunicării privind siguranța rutieră, printr-o mai bună coordonare și o prezență crescută a experților în domeniu în spațiul public;
- eficientizarea modului de constatare a încălcării normelor legale specifice domeniului rutier, prin implementarea sistemelor tehnice automate pentru detecția, procesarea și sancționarea abaterilor;
- utilizarea tehnologiei pentru prevenire, monitorizare și intervenții;
- asigurarea unei mobilități sigure pentru toți participanții la trafic, prin implementarea sistemelor automate de management al traficului.

Obiectivele din prezenta strategie sunt corelate cu obiectivele specifice (OS) din cadrul subreforme 1.3 din cadrul PNRR cu privire la siguranța rutieră, respectiv obiectivele care sunt descrise în Propunerea de decizie de punere în aplicare a Consiliului de aprobare a evaluării PNRR:

OS 1: punerea în aplicare a normelor care reglementează conformitatea, sancțiuni mai aspre pentru încălcarea legii;

OS 2: reducerea limitelor de viteză în anumite zone sau drumuri în funcție de datele privind accidentele/analiza riscurilor și de cele mai bune practici la nivelul UE, introducerea unui sistem de gestionare a vitezei și a unor elemente de siguranță obligatorii, revizuirea regulilor de circulație, inclusiv în ceea ce privește prioritatea pentru utilizatorii vulnerabili.

Totodată, obiectivele din prezenta strategie sunt corelate cu reforma 1. Transport sustenabil, decarbonizare și siguranță rutieră din PNRR, submăsura 1.1. Decarbonizarea transportului rutier. Ținta Autovehicule poluante casate (EURO 3 sau mai puțin) care se regăsește în anexa la Decizia de punere în aplicare a Consiliului din 3 noiembrie 2021 de aprobare a evaluării planului de

redresare și reziliență al României la nr.62 are termenul de impelentare trimestrul 2 din anul 2026 și presupune casarea a cel puțin 250 000 de vehicule poluante (cu standarde de emisie EURO 3 sau mai puțin) mai vechi de 15 ani între 2022 și jumătatea anului 2026.

Jalonul nr.62 este complementar cu jalonul nr.60, denumită Intrarea în vigoare a legii pentru stimularea utilizării de vehicule nepoluante și programe de reînnoire a parcului auto de către utilizatori casnici, companii private și instituții publice.

Ca urmare a reformelor în siguranța rutieră și a măsurilor cuprinse în planurile și programele de acțiune subsecvente pentru implementarea prezentei strategii în domeniul modernizării/reabilitării drumurilor existente, respectiv a investițiilor în siguranța rutieră sprijinite de PNRR, fondurile externe rambursabile prin Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) și fondurilor rambursabile prin Banca Europeană de Investiții (BEI), pe lângă indicatorii de bază, până în anul 2025 se va urmări îndeplinirea unui obiectiv intermediar de reducere cu 25% a numărului anual de decese în accidente rutiere petrecute pe drumurile naționale și autostrăzi, comparativ cu anul 2019.

În paralel, în cadrul componentei C10 Fondul local din PNRR, Reforma Crearea cadrului pentru mobilitate urbană durabilă, autoritățile stabilite responsabile prin PNRR vor urmări crearea cadrului legal pentru minitorizarea unui indicator similar, de reducere cu 25% a numărului anual de decese în accidente rutiere petrecute pe drumurile județene până în anul 2025, comparativ cu anul 2019.

În ceea ce privește gestionarea punctelor negre, se va urmări atingerea obiectivului din cadrul Măsurii 65 din PNRR „Adoptarea strategiei naționale privind siguranța rutieră”, care constă în reducerea punctelor negre/hotspots atât în mediul urban, cât și în cel interurban, incluzând un plan specific de acțiune în domeniul investițiilor pentru reducerea numărului de puncte negre cu 48% (129 de puncte) până în trimestrul al doilea din anul 2026, comparativ cu numărul inițial de 267 de puncte negre/hotspots din 2019.

6. Direcții de acțiune

Pentru crearea unui cadru de politici publice privind siguranța rutieră congruente cu orientările la nivel european, România preia viziunea bazată pe un „sistem sigur”.

Acest concept presupune abordarea sistemică a siguranței rutiere, care se raportează la identificarea particularităților elementelor constitutive, a rolului fiecăruia și a dinamicii relațiilor dintre acestea. Gestiunea responsabilă a funcționării sistemului necesită implicarea și buna colaborare a tuturor factorilor care pot contribui în mod constructiv la ameliorarea parametrilor de stare ai acestuia. În acest sens rolul cheie revine autorităților publice centrale și locale, asociațiilor, mediului academic, instituțiilor din mediul public și privat.

”Sistemul sigur” are în centrul său omul, cu toate vulnerabilitățile sale, și se bazează pe faptul că accidentele sunt inerente, însă este important ca efectele acestora să fie menținute în limite predictibile și raportate la onorarea dezideratului reducerii continue ale acestora.

Măsurile prevăzute în acest document vizează definirea coordonatelor implementării ”sistemului sigur”, în sensul capacitării tuturor factorilor implicați, precum și a celor care sunt chemați să se implice, în mod subordonat onorării dezideratului de a proteja viața umană și al ameliorării continue a siguranței rutiere.

Abordarea integrată, dublată de explicitarea responsabilităților asumate de factorii implicați în implementarea Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră, creează premisele consolidării unor tendințe evolutive favorabile stabilizării unui mediu sigur de deplasare, supus monitorizării și optimizării continue, în funcție de rezultatele evaluării secvențiale a stadiilor și a finalității implementării obiectivelor în fiecare etapă, raportat la indicatori predefiniți.

În atare situație, un pas important este reprezentat de concretizarea rolului Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră, axat pe capacitatea și coagularea pragmatică a disponibilităților de implicare proactivă a factorilor cu responsabilități în domeniul siguranței rutiere, dublată de eficientizarea procesului de identificare și accesare a resurselor financiare dedicate de la bugetul statului, precum și de atragerea altor fonduri, concomitent cu efectuarea demersurilor necesare extinderii eligibilității instituțiilor.

Prezentul document de politici publice a preluat obiectivele Uniunii Europene în domeniul siguranței rutiere și indicatorii asociați, adăugând elemente privind managementul siguranței rutiere, care să permită o mai bună coordonare a acțiunilor, vizând maximizarea eficacității acestora, din perspectiva rezultatelor obținute.

Principalele elemente care formează sistemul sigur, adaptate dinamicii rutiere din România, sunt:

5.1. Managementul siguranței rutiere

O mai bună coordonare a acțiunilor din domeniul siguranței rutiere este prioritară. Experiența anilor trecuți, așa cum este reflectată prin prisma datelor statistice, ne arată că este necesară întărirea coordonării la nivel național a activităților privind îmbunătățirea siguranței rutiere, desfășurate de organele de specialitate ale administrației publice și de alte instituții și organizații cu atribuții în acest domeniu, precum și crearea mecanismelor de finanțare pentru respectivele activități - prevăzute în prezenta strategie națională de siguranță rutieră.

În acest sens, propunerea pe termen scurt din prezenta strategie este de a întări activitatea Secretariatului Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră din cadrul Autorității Rutiere Române - ARR, prin suplimentarea numărului de posturi, cu scopul de a oferi sprijin cu privire la comunicarea privind siguranța rutieră, implementarea, monitorizarea și evaluarea Strategiei Naționale pentru Siguranță Rutieră. Rolul Secretariatului C.I.S.R. este de a asigura o comunicare operativă și eficientă între membri, cât și o comunicare publică corespunzătoare, menită să capteze sprijinul mass-media și al societății civile în vederea susținerii implementării măsurilor de siguranță și de conștientizare a responsabilității individuale ca participant la trafic, dar și să reprezinte un punct de contact cu restul statelor membre ale UE și cu ONU, în ceea ce privește cooperarea subordonată susținerii efortului global de reducere a numărului de victime ca urmare a accidentelor rutiere. De asemenea, pe termen lung se are în vedere stabilirea unei mai bune comunicări între nivelul central și local care să permită intervenții optime adaptate mediului.

Identificarea și/sau crearea, precum și valorificarea mecanismelor de finanțare dedicate siguranței rutiere reprezintă condiții esențiale proprii sustenabilității aplicării planurilor de acțiuni ale căror implementare/operationalizare este dependentă ori condiționată de asigurarea resurselor materiale dedicate. În acest sens, pe termen lung, încasările generate ca urmare a amenzilor aplicate prin intermediul sistemului automat de detecție, procesare și sancționare a abaterilor - prevăzut a fi operationalizat, conform programului național prioritar 2022-2024 - reprezintă o sursă de finanțare, care va permite inclusiv acoperirea totală sau parțială, după caz, a cheltuielilor aferente implementării acelor acțiuni, care presupun asigurarea de resurse financiare, la nivelul necesarului evaluat în prezenta strategie.

Tot pe termen lung, pentru optimizarea raportului cost/beneficiu, la implementarea acțiunilor din domeniu, se va avea în vedere crearea unui mecanism de gestionare a cercetării în domeniul siguranței rutiere. Acest mecanism ar urma să vizeze identificarea entităților care pot derula aceste activități specifice, și intensificarea colaborării cu acestea, în vederea derulării de studii, analize și proiecte de cercetare, ale căror rezultate să evidențieze acele componente, care se apreciază/recomandă să fie incluse din viitoarele propuneri de investiții, proiecte sau inițieri/modificări de acte normative în domeniul siguranței rutiere.

5.2. Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță

Această direcție reunește două mari priorități, și anume: factorul uman și sistemele automate.

În ceea ce privește factorul uman, acțiunile cuprinse în prezenta strategie vizează educația rutieră desfășurată la nivelul unităților de învățământ și reconsiderarea condițiilor de acces la profesie și/sau ocupații, precum și de menținere în funcție - specifice entităților supuse autorizării din partea ministerului transporturilor și infrastructurii și respectiv a persoanelor care exercită ocupații cu responsabilități în domeniul siguranței rutiere. Planul de acțiuni pentru implementarea Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră pentru perioada 2022-2030 vizează inclusiv perspectiva reglementării cursurilor de conducere responsabilă și a programelor de reabilitare pentru conducătorii auto care au săvârșit abateri repetate la regimul circulației rutiere.

Educația pentru siguranță rutieră se prevede a fi integrată în sistemul formal de educație, prin completarea ofertei curriculare aferente disciplinelor din aria curriculară om și societate, precum și activități extracurriculare. Cunoștințele și abilitățile dobândite prin educația pentru siguranța rutieră sunt construite treptat, începând cu învățământul preșcolar. Implementarea educației rutiere se realizează și prin intermediul disciplinelor de studiu opționale, integrate curriculumului, la decizia școlii. La nivelul învățământului secundar superior, planurile de învățământ din învățământul profesional și tehnic dedicat elevilor școlarizați în anumite calificări profesionale va cuprinde inclusiv pregătirea pentru obținerea permisului de conducere și, după caz, chiar și pregătirea inițială pentru obținerea certificatelor de calificare profesională de conducător auto transport rutier de marfă.

În ceea ce privește învățământul universitar, există programe universitare de studii care la momentul actual acoperă problematica siguranței rutiere.

Educația non-formală promovată de Ministerul Educației se concentrează pe dezvoltarea competențelor elevilor, ca de exemplu abilitățile interpersonale și capacitatea de a lucra în echipă, pentru a sprijini participarea activă în societate și piața muncii, completând competențele dobândite prin educația formală. Educația non-formală are loc în țară prin activități extracurriculare, programul Erasmus +, programul „Școala altfel”, proiecte și parteneriate, competiții naționale extracurriculare, activități în cadrul palatelor și cluburilor copiilor. Provocarea o constituie însă reușita identificării/creării și alocării fondurilor pentru integrarea educației rutiere în activitățile teoretice și în special în cele practice.

Formarea are o componentă în sarcina D.R.P.C.I.V, care se referă la actualizarea procesului de instruire și examinare pentru obținerea permisului de conducere, și pornește de la modificarea procedurii prin introducerea unei noi probe eliminatorii, pe simulator, înaintea desfășurării probei practice pe traseu - și are în vedere inclusiv actualizarea procedurii de atestare și evaluare a examinatorilor.

Considerând importanța unei stări fizice și psihice corespunzătoare ca fiind una dintre premisele efectuării unor deplasări în condiții de siguranță, un capitol separat este dedicat îmbunătățirii evaluării medicale și psihologice, inclusiv în contextul modificării viitoare a Directivei privind permisele de conducere.

În privința monitorizării, și respectiv pentru facilitarea evaluării dinamice și optimizării continue a sistemului sigur, începând cu anul 2022 vor fi introduși o serie de indicatori, care să permită înțelegerea mult mai clară a diferitelor aspecte, care influențează în ansamblu performanța siguranței. În acest scop, un capitol este dedicat indicatorilor de performanță pentru portul centurii de siguranță, portul echipamentelor de protecție, siguranța vehiculelor, alcool și distragerea atenției. Pentru o cât mai bună acuratețe a măsurătorilor este nevoie de dezvoltarea bazei de culegere a datelor primare și de finanțare a activității, în conformitate cu recomandarea Comisiei Europene.

Un alt obiectiv al acestui capitol îl reprezintă modernizarea cadrului legislativ în domeniul siguranței rutiere, care vizează în principal actualizarea legislației cu metode aplicate cu succes în alte state, în scopul reducerii numărului de victime rutiere, cum ar fi reglementarea distanței minime în mers, a comportamentului agresiv sau a vitezei medii. Obiectivul privind Modelarea comportamentului uman în trafic acoperă componenta de aplicare a legii, în special prin intensificarea controalelor în trafic.

În ceea ce privește sistemele automate, două capitole distincte ale planului de acțiuni tratează implementarea și valorificarea sistemelor tehnice automate pentru detecția, procesarea și sancționarea abaterilor, respectiv sistemele automate de management al traficului.

Sistemele tehnice automate pentru detecția, procesarea și sancționarea abaterilor presupun existența unui cadru legal în strânsă legătură cu trei principii de bază, respectiv: alocarea distinctă a finanțării pentru funcționarea sistemului, crearea unor standarde de date și stabilirea unui nivel de acceptanță pentru furnizorii datelor de detecție.

Sistemele automate de management al traficului îndeplinesc mai multe funcții, printre care: monitorizarea video a traficului cu scopul de a permite intervențiile rapide ale echipajelor de urgență sau cele necesare dezapezirii sau redării viabilității drumului (degajarea carosabilului ca urmare a accidentelor),

analiza calitativă și cantitativă a traficului rutier, recunoașterea automată a plăcuțelor de înmatriculare, etc.. Totodată vor fi implementate platforme informatice și de comunicații (IT&C), precum aplicații, servicii electronice și infrastructură capabile să furnizeze real-time/asincron informații despre trafic, respectiv să faciliteze luarea unor decizii pe termen mediu/lung, precum și asigurarea suportului tehnic necesar echipelor de intervenție.

Tot acest capitol cuprinde și acțiuni pentru integrarea bazelor de date (de ex. Ministerul Afacerilor Interne - asiguratori în ceea ce privește accidentele ușoare), care să faciliteze interogările în timp real (de ex.: interogarea bazei de date a Autorității Rutiere Române - ARR de către echipaje de control ale Registrului Auto Român - RAR, Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, Poliției Rutiere, etc.).

5.3. Siguranța vehiculelor

În contextul conducerii automatizate, autoritățile statelor membre vor solicita accesul la datele de la bordul vehiculelor pentru a stabili cine este responsabil în cazul unui accident. În România, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin RAR, va avea responsabilitatea reglementării modului de colectare a datelor anonimizate privind performanța tehnologiilor automatizate din punctul de vedere al siguranței, pentru a permite cercetarea și dezvoltarea în materie de siguranță rutieră.

În plus, RAR, ca autoritate tehnică în domeniu, va implementa și dezvolta activitatea de expertiză tehnică extrajudiciară și constatare tehnico-științifică auto, va înființa laboratoare de cercetare și va dezvolta expertize capabile să ofere baza tehnică pentru obținerea de date necesare unor analize complexe, corecte și precise, ce vizează metodologiile de monitorizare, inspecție și testare a vehiculelor pe toată durata vieții acestora, monitorizarea bunei funcționări a sistemelor de asistență a șoferului precum și a interfeței om-mașină (human-machine interface - HMI).

Alinierea la standardele tehnice și la normele specifice privind siguranța vehiculelor care funcționează cu hidrogen și a vehiculelor autonome, prevăzute de Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 noiembrie 2019 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentelor (CE) nr. 631/2009, (UE) nr. 406/2010, (UE) nr. 672/2010, (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 1005/2010, (UE) nr. 1008/2010, (UE) nr. 1009/2010, (UE) nr. 19/2011, (UE) nr. 109/2011, (UE) nr. 458/2011, (UE) nr. 65/2012, (UE) nr. 130/2012, (UE) nr. 347/2012, (UE) nr. 351/2012, (UE) nr. 1230/2012 și (UE) 2015/166 ale Comisiei este o altă preocupare care va fi preluată în Programele prioritare de acțiuni.

Tot pentru siguranța vehiculelor, va fi introdusă o evaluare suplimentară a vehiculelor rulate, care au fost implicate în evenimente, pentru determinarea stării de depreciere. Constatarea tehnico-științifică auto pentru determinarea gradului de siguranță rutieră va fi optimizată prin dezvoltarea unor baze de date compatibile privind elementele de siguranță rutieră în cadrul stațiilor de inspecție, cât și a unităților de reparații vehicule.

De asemenea, va continua finanțarea și dezvoltarea de studii de cercetare privind obținerea de date pentru estimarea emisiilor directe și indirecte de gaze cu efect de seră din transportul rutier, compatibile cu programul Agenției Europene de Mediu - COPERT.

5.4. Siguranța infrastructurii

Din punct de vedere al infrastructurii, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), prioritizează intensificarea construcției de autostrăzi și de centuri ocolitoare, precum și modernizarea drumurilor existente și creșterea siguranței rutiere prin introducerea de soluții tehnologice noi și avansate în domeniul siguranței

rutiere, implementarea sistemului de circulație alternativă 2+1, menținerea “infrastructurii lizibile” care se adresează tuturor participanților la trafic și care este pusă în aplicare de către administratorul drumului prin intermediul mesajelor și indicatoarelor de informare cu privire la folosirea corectă și adecvată a infrastructurii. De asemenea, prin CNAIR vor fi derulate și proiecte pentru identificarea, analiza și eliminarea punctelor periculoase de pe rețeaua de drumuri naționale aflate în administrare.

Un alt aspect de interes pentru dezvoltarea siguranței infrastructurii îl constituie construirea de zone fixe pentru efectuarea controalelor tehnice în trafic și construirea/amenajarea de parcări sigure și securizate.

Pentru drumurile județene, din totalul de 35.085 km drumuri doar 15.232 km au fost modernizați reprezentând 43,41% din total. Drumurile județene și comunale sunt în general degradate și cu soluții tehnice depășite, nepermițând un acces facil spre zonele rurale și orașele mici. Aceste stări de fapt îngreunează accesul locuitorilor mediului rural și ai orașelor mici la serviciile publice, locurile de muncă și oportunitățile oferite de centrele urbane din regiune. Mai mult de atât, lipsa modernizării acestor categorii de drum scade siguranța în trafic, crește semnificativ riscul accidentelor rutiere, scade viteza de rulare și conduce la ambuteiaje.

Ca răspuns la provocările enumerate, în cadrul acestui obiectiv se au în vedere, în principal, construirea, reabilitarea sau modernizarea legăturilor rutiere secundare către rețeaua rutieră transeuropeană de transport (TEN-T) și nodurile aferente, precum și soluții pentru creșterea siguranței circulației (de ex. pasaje, extinderi la 4 benzi, sensuri giratorii, achiziționarea de echipamente și utilaje necesare creșterii și menținerii nivelului de siguranță a traficului, etc.).

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a transpus prevederile Directivei (UE) 2019/1936 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2019 de modificare a Directivei 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, iar în ceea ce privește acțiunile viitoare necesare atingerii unor progrese măsurabile în siguranța infrastructurii rutiere, Autoritatea Rutieră Română - ARR:

- va intensifica formarea auditorilor de siguranță rutieră responsabili cu derularea evaluării de impact asupra siguranței rutiere, a auditului de siguranță rutieră și a inspecției de siguranță rutieră;
- va extinde realizarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere și a auditului de siguranță rutieră pe drumurile secundare;
- va introduce conceptul de evaluare a siguranței rețelei rutiere pe categorii de siguranță rutieră. Autoritatea Rutieră Română - ARR va realiza prima evaluare a siguranței rețelei rutiere pe cel puțin trei categorii, în funcție de nivelul de siguranță al fiecărui tronson, până cel târziu la sfârșitul anului 2024, urmând ca ulterior să actualizeze datele respective cel puțin o dată la 5 ani;
- va întocmi planuri de acțiune privind organizarea și efectuarea inspecției de siguranță rutieră specifică pe tronsoanele rutiere cu niveluri scăzute ale ratingului de siguranță identificat;
- va realiza un sistem național pentru raportarea voluntară, accesibil online tuturor utilizatorilor drumurilor, pentru a facilita colectarea detaliilor privind evenimentele transmise de utilizatorii drumurilor și de vehicule și a oricăror altor informații legate de siguranță care sunt percepute de cel care informează ca fiind un pericol real sau potențial pentru siguranța infrastructurii rutiere;
- va crea registre electronice ale infrastructurii rutiere, care vor constitui baza de calcul pentru cercetări în domeniu și vor include cartografierea pe categorii a trecerilor de pietoni, marcajelor și indicatoarelor, precum și alți parametri pentru a crea studii și analize plauzibile de gestiune a siguranței rutiere la nivel național.

Legea nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, republicată, cu modificările și completările ulterioare, transpune în legislația națională prevederile Directivei (UE) 2019/1936. Legea nr. 265/2008, cu modificările și completările ulterioare, se aplică drumurilor noi și drumurilor existente, după cum urmează: autostrăzilor, drumurilor expres, precum și drumurilor

aparținând rețelei rutiere transeuropene, astfel cum este definită în Anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE, drumurilor de interes național, precum și drumurilor de interes județean și străzilor de categoria I și a II-a. Inspecția de siguranță rutieră periodică și inspecția de siguranță rutieră specifică se efectuează pe toate categoriile de drumuri/strazi enumerate mai sus, iar evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul de siguranță rutieră se realizează pentru proiectele de infrastructură rutieră care vizează toate categoriile de drumuri mai sus menționate, cu excepția strazilor de categoria I și a II-a.

Transpunerea prevederilor Directivei 2019/1936/UE în legislația națională garantează faptului că nevoile utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor sunt luate în considerare în toate procedurile privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere și în dezvoltarea cerințelor de calitate privind infrastructura pentru astfel de utilizatori.

Transporturile rutiere reprezintă o componentă fundamentală a sistemului național de transport, prin ponderea pe care o are și prin provocările generate de către acesta. Cele două elemente constituente ale acestui mod de transport, respectiv infrastructura și vehiculele, trebuie abordate integrat. Prin urmare, inclusiv dezvoltarea infrastructurii trebuie să se realizeze în mod subordonat rigorilor abordării sistemice a relației infrastructură-vehicul. În acest sens, implementarea sistemelor inteligente de transport pe rețeaua rutieră existentă, cât și pe drumurile aflate în stadiu de proiect, este considerată o direcție esențială pentru reducerea congestiei, creșterea nivelului de siguranță, creșterea eficienței utilizării rețelei rutiere și protecția mediului.

România cunoaște în prezent o dezvoltare progresivă a sistemelor de transport inteligente pe rețeaua rutieră națională, proces realizat în paralel cu programul de dezvoltare a sectorului rutier prevăzut în Master Planul General de Transport și în strânsă corelație cu acțiunile derulate la nivel european și internațional. Acest proces are în vedere cel puțin trei planuri: tehnologic, operațional și investițional, cu principalele obiective reducerea numărului de accidente (inclusiv reducerea impactului accidentelor) și reducerea poluării (abordarea temei schimbărilor climatice).

5.5. Intervenții în situații de urgență

Principala direcție de acțiune vizează actualizarea cadrului legal care să asigure managementul unitar al intervenției serviciilor specializate și resurselor folosite de acestea în cazul accidentelor rutiere.

Având în vedere nou-introdusul obiectiv european de reducere cu 50% a numărului de răniți grav din accidentele rutiere, unul dintre aspectele prioritare îl constituie funcționarea sistemului MAIS - Scala Maximum Abreviată a Leziunilor, respectiv comunicarea de către Unitățile de Primiri Urgențe și Ministerul Sănătății, către Direcția Rutieră din cadrul I.G.P.R., a datelor lezionare ale victimelor accidentelor rutiere în mod automat (electronic) în formatul Clasificării statistice internaționale a bolilor și a problemelor de sănătate conexe - ICD 10.

Un punct distinct în acest capitol ține de îmbunătățirea mijloacelor tehnice de intervenție la evenimentele rutiere (ex. autospeciale pentru descarcerare, ambulanțe, elicoptere, etc.), de monitorizare și cercetare la fața locului (ex. drone, aeronave, platforme fixe/mobile de senzori, infrastructură și aplicații) și de restabilire a viabilității drumurilor/repunerea în situația anterioară producerii evenimentului (ex. macarale).

7. Rezultatele așteptate

Principalele măsuri pe care le aduce prezentul document de politici publice pentru perioada 2022-2030, sunt următoarele:

- O mai bună comunicare în materie de siguranță rutieră, atât la nivel interinstituțional, cât și în relația cu societatea civilă și presa, în scopul conștientizării opiniei publice cu privire la responsabilități individuale și la riscurile caracteristice traficului rutier, prin desemnarea unor purtători de cuvânt/experti în comunicare pe domeniul siguranței rutiere;
- Introducerea ratingului de siguranță a infrastructurii rutiere, ca și mecanism de clasificare a tronsoanelor rutiere din punct de vedere al gradului de risc, în conformitate cu prevederile Directivei 2019/1936 privind managementul infrastructurii rutiere;
- Operaționalizarea unor sisteme tehnice automate pentru detecția, procesarea și sancționarea abaterilor de la regimul circulației rutiere, vizând creșterea siguranței rutiere;
- Utilizarea tehnologiei pentru prevenire, monitorizare și intervenții;
- Crearea unui mecanism sustenabil și transparent de finanțare a activităților de siguranță rutieră din sumele încasate cu ajutorul sistemelor tehnice automate pentru detecția, procesarea și sancționarea abaterilor rutiere. În acest fel, vor putea fi urmărite atât încasările la bugetul de stat generate de sistemul automat, cât și cheltuielile cu investițiile în siguranță rutieră, necesare pentru implementarea programelor de acțiuni prioritare în domeniul siguranței rutiere;
- Monitorizarea progresului atingerii obiectivului general în mod raportat la indicatorii cheie de performanță în siguranța rutieră, elaborați de Comisia Europeană cu sprijinul experților din statele membre și incluși în Raportul de țară, care vor permite armonizarea la nivel european și vor ajuta astfel la comparații între statele membre;
- O mai bună monitorizare și evaluare a implementării acțiunilor propuse, prin stabilirea de responsabili (prin funcția deținută la nivelul instituțiilor implicate), indicatori intermediari de realizare a acțiunilor, precum și estimări de costuri și resurse implicate în realizarea Programelor de acțiuni prioritare în domeniul siguranței rutiere;
- Organizarea furnizorilor de cercetare și intensificarea cercetării în domeniul siguranței rutiere (studii, cercetare, analize, etc.), în colaborare cu parteneri din sistemul public, privat și/sau societăți civile.

8. Indicatori

Pentru a măsura progresele înregistrate în domeniul siguranței rutiere, indicatorii de referință rămân cei privind decesele și vătămările grave, care vor fi în continuare monitorizați atent. Ținând însă cont de faptul că abordarea „sistemului sigur” se bazează pe înțelegerea mult mai clară a aspectelor care influențează în ansamblu performanța siguranței rutiere, Comisia Europeană a elaborat, în strânsă cooperare cu experții statelor membre, **un prim set de indicatori-cheie de performanță**, care vor fi completați și ajustați în continuare în viitor.

În conformitate cu bunele practici europene, România a preluat acest set de indicatori-cheie de performanță vizați de prezenta strategie, și anume:

Indicator		Definiție
1	Viteza	Procentul de vehicule care circulă respectând limitele de viteză
2	Centura de siguranță	Procentul de călători din vehicul care utilizează centura de siguranță sau sistemul de siguranță pentru copii în mod corect
3	Echipamente de protecție	Procentul de conducători de vehicule motorizate cu două roți și bicicliști care poartă căști de protecție
4	Alcool	Procentul de șoferi care conduc respectând limitele legale privind conținutul de alcool în sânge
5	Distragerea atenției	Procentul de șoferi care NU utilizează un dispozitiv mobil portabil
6	Siguranța vehiculului	Procentul de autovehicule noi cu un rating de siguranță Euro NCAP egal sau superior unui prag prestabilit*
7	Infrastructura	Distanța, în procente, parcursă pe drumuri cu un rating de siguranță superior unui prag convenit*
8	Îngrijire post-coliziune	Timpul scurs în minute și secunde între apelul de urgență efectuat în urma unei coliziuni soldate cu vătămarea persoanelor și sosirea serviciilor de urgență la locul accidentului

*Pentru acest indicator-cheie de performanță sunt prevăzute definiții complementare.

Acești opt indicatori-cheie de performanță, alături de indicatorii privind decesele și vătămările grave, reprezintă **baza pentru monitorizarea progreselor**. În paralel, activitățile de consolidare a indicatorilor-cheie de performanță existenți și de elaborare a unor indicatori noi vor continua.

Metodologia de colectare, prelucrare și raportare a datelor va fi dezvoltată în concordanță cu setul de cerințe obligatorii prevăzute în Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 - Următorii pași în direcția „Viziunii zero”. Totodată, vor fi luate în considerare și rezultatele proiectului Baseline finanțat de Comisia Europeană conform Acordului de finanțare nr. MOVE/C2/SUB/2019-558/CEF/PSA/SI2.835753 - colectarea indicatorilor-cheie de performanță pentru siguranță rutieră.

9. Implicații bugetare, juridice și sursele de finanțare

Acțiunile necesare implementării prezentei strategii de siguranță rutieră vor fi finanțate din surse bugetare, fonduri externe nerambursabile, bugetele autorităților publice locale, parteneriate public-private sau alte surse de finanțare identificate la momentul derulării acțiunii, cu încadrarea în prevederile bugetare, potrivit reglementărilor în vigoare.

Realizarea obiectivelor prevăzute în Strategia Națională de Siguranță Rutieră pentru perioada 2022-2030 implică respectarea legislației naționale și a celei europene în domeniu și necesită mobilizarea resurselor publice.

9.1 Finanțarea măsurilor privind siguranța rutieră conform PNRR și Programului Operațional Transport (POT)

Costul investițiilor în infrastructura existentă pentru siguranța rutieră este de 617.6 milioane de euro (mil. euro), din care suma solicitată din PNRR este de 219 mil. euro.

Astfel, în tabelul nr.1 sunt prezentate categoriile de investiție, iar în tabelul nr.2 sunt detaliate proiectele în funcție de investiții.

Tabel nr.1 Categoriile de investiții în infrastructura rutieră pentru siguranța rutieră

Nr. crt.	Categorie investiție	Cost mil. euro
1	Siguranță pasivă	61.8
2	Iluminat pe timp de noapte și dispozitive luminoase și reflectorizante	10.2
3	Separarea căilor de trafic auto și pietonal prin denivelarea acestora pentru evitarea congestiilor	447.5
4	Semnalizare, marcaje și amenajari rutiere	50.45
5	Digitalizarea elementelor de siguranța circulației	12.5
6	Digitalizarea elementelor de siguranța circulației cu scopul respectării legislației	35.1
TOTAL		617.6

Tabel nr.2 Categoriile de investiții și proiecte în infrastructura rutieră pentru siguranța rutieră

Categorie investiție	Proiect	Cost mil.euro
1. Siguranță pasivă	Creșterea siguranței rutiere prin protejarea conducătorilor auto împotriva ieșirilor în afara părții carosabile, prin amplasarea de parapete rutier din beton - 250.300 metri liniari (ml)	15.5
	Amplasarea de parapete rutier cu rulouri, pentru creșterea siguranței rutiere în zonele cu risc crescut de producere a accidentelor rutiere - 21.000 ml	14.5
	Creșterea siguranței rutiere pe drumul național (DN) 7C - Transfagarasan și DN 67C - Transalpina, și alte sectoare de drumuri montane prin montarea de parapete rutier cu cabluri la marginea părții carosabile - 25.000 ml	5.9

	Măsurile de diminuare a consecințelor produse de coliziunile cu obiecte rigide din zona drumului, prin amplasarea atenuatoarelor de impact echipate cu sistem de detecție accidente și monitorizare trafic - 600 bucați (buc)	6.2
	Creșterea eficienței activității de întreținere a elementelor de siguranță rutieră prin achiziția de sonete pentru montarea/întreținerea parapetului metalic - 14 buc (preț unitar estimat per buc = 292.800 lei)	0.8
	Achiziționarea de sisteme pentru protejarea lucrătorilor care efectuează intervenții de urgență la infrastructură autostrăzilor și de drumuri naționale deschise traficului internațional, tip „Truck mounted attenuator”; 90 buc	18
	Campanie de Siguranță rutieră adresată categoriilor vulnerabile de participanți la trafic - 1 campanie cu aprox. 51.830 Kit-uri de educație rutieră pentru elevi, 545 workshop-uri pentru implementarea materialelor educaționale în școli și licee, 12 materiale video promoționale, 12 conferințe de presă	0.9
2. Iluminat pe timp de noapte și dispozitive luminoase și reflectorizante	Sporirea siguranței rutiere pe timp de noapte, prin semnalizarea sectoarelor de drum periculoase cu surse de lumină ce utilizează energie verde - 1.000 buc	1.8
	Dirijarea traficului rutier pe timp de noapte prin stalpisorii de dirijare, butoni luminoși, inclusiv elemente de semnalizare dedicate protejării participanților la trafic de animalele salbatice - 27.059 buc (valoare de 166.3 lei per buc stalp + 166.3 lei (estimat) per buc elemente speciale dedicate animalelor salbatice)	1.8
	Creșterea siguranței rutiere prin iluminarea sectoarelor periculoase, precum și optimizarea consumurilor la sistemele de iluminat existente prin echiparea cu sistem de telegestiune - 1.277 buc stâlpi	6.6
3. Separarea căilor de trafic auto și pietonal prin denivelarea acestora pentru evitarea congestiilor	Pasaje denivelate pentru creșterea siguranței rutiere și eliminarea blocajelor din trafic - 20 buc	391.6
	Pasarele și pasaje subterane pietonale - 50 buc + 50 buc	55.9
4. Semnalizare, marcaje și amenajări rutiere	Creșterea gradului de siguranță rutieră pe rețeaua de drumuri naționale, prin dirijarea traficului în soluție giratorie - 64 buc	16.2
	Implementarea sistemului de circulație 2+1 - 137 km de drum	21.8
	Măsurile de calmare a traficului rutier la intrarea în localități - 5 localități = 10 măsuri aplicate	3
	Facilități de circulație în condiții de siguranță a pietonilor în localitățile tranzitate de DN-uri - 11 localități cu facilități noi	6.5

	Sporirea gradului de siguranță rutieră prin suplimentarea semnalizării cu semnificația "Acces interzis" pe bretelele autostrăzilor - 500 buc	0.05
	Încurajarea păstrării distanței în mers pe autostrada A1 si DN1, prin semnalizare orizontala si verticala - 15 km de drum	1.4
	Achiziția de utilaje specializate pentru ștergerea marcajelor rutiere în vedere reconfigurării semnalizării orizontale - 75 buc * 98454 lei = 7.38 mil lei	1.5
5. Digitalizarea elementelor de siguranța circulației	„Achiziția unui Sistem de Management al Semnalizării Rutiere Verticale, Orizontale și a Elementelor Pasive de Siguranța Rutiere” - 1 soft + 55 dispozitive IT, care vor avea un rol de inventariere, respectiv 17.000 km de drumuri inventariate + 150 km de drumuri măsurate (A se vedea Anexa 13 - Sistem de Management al Semnalizării)	6.4
	Proiect pilot - Asigurarea unui grad ridicat de siguranță rutieră pe un sector de autostradă care să asigure circulația vehiculelor autonome. Acesta este un proiect pilot și include elemente software și hardware - senzori și infrastructură digitală. Estimarea a fost realizată de CNAIR pe baza unor proiecte similare studiate la nivel european.	6.1
	Achiziționarea a 1.000 limitatoare viteză, 300 radare mobile și 500 camere video. Radarele mobile și camerele video sunt conectate într-un sistem integrat. În ceea ce privește limitatoarele de viteză, radarele mobile și camerele video, elementele de cost sunt următoarele: 1000 limitatoare de viteză x 0,9 euro / ml x 14 ml / secțiune limitator de viteză = 12,600 Euro 300 radare mobile x 12.850 Euro = 3,85 mil. euro 500 de camere video x 62.500 = 31,25 mil. euro . Aceste camera video inclusiv software-ul relevant, diferă din punct de vedere al costurilor în funcție de complexitatea lor - capacitatea de a recunoaște numerele de mașini, abilitățile de mediu etc.	35.1
Total		617.6

În ceea ce privește punctele negre, un obiectiv din cadrul jalonului 65. „Adoptarea strategiei naționale privind siguranța rutieră”, care constă în reducerea punctelor negre/hotspots atât în mediul urban, cât și în cel interurban, incluzând un plan specific de acțiune în domeniul investițiilor pentru reducerea numărului de puncte negre cu 48% (129 de puncte) până în trimestrul al doilea din 2026, comparativ cu numărul inițial de 267 de puncte negre/hotspots din 2019 se prezintă în cadrul PNRR următoarele trei proiecte:

Tabelul nr.3 Puncte Negre identificate de I.G.P.R. (în perioada 2015 - 2019) - 267 locații

Puncte ce vor fi tratate în cadrul următoarelor proiecte		Valoare estimată a măsurilor ce se vor implementa
Proiectul de siguranță rutieră cu finanțare din partea Băncii Europene de Investiții (BEI) Implementare în perioada 2021 - 2026	46 locații	86 mil euro
Proiecte de siguranță rutieră cu finanțare din cadrul PNRR Implementare în perioada 2021 - 2026	129 locații	100 mil euro
Proiecte de siguranță rutieră cu finanțare din cadrul POT Implementare în perioada 2023 - 2030	92 locații	30 mil euro
TOTAL	267 locații	216 mil euro

Proiectele finanțate în cadrul POT, aferente siguranței rutiere (Axa 3.Creșterea siguranței rutiere), sunt complementare cu cele finanțate din PNRR, respectiv cu cele cu finanțare BEI având ca scop primar eliminarea tuturor punctelor negre identificate pe rețeaua rutieră națională și acoperind următoarele investiții principale:

- Siguranță pasivă: parapete rutiere cu ruloari, montarea de parapete rutiere cu cabluri la marginea părții carosabile, amplasarea atenuatoarelor de impact echipați cu sistem de detecție a accidentelor și monitorizare trafic, achiziționarea de sisteme pentru protejarea lucrătorilor, campanii de conștientizare și altele;
- Iluminat pe timp de noapte și dispozitive luminoase și reflectorizante;
- Separarea căilor de trafic auto și pietonal prin denivelarea acestora pentru evitarea congestiilor;
- Semnalizare, marcaje și amenajări rutiere;
- Digitalizarea elementelor de siguranță a circulației

Alocarea totală cu supracontractare în cadrul POT este de 750 mil. euro, iar finanțarea efectivă se va face prioritizând numărul de puncte negre eliminate la nivel de proiect.

Tabelul nr.4 Proiectele destinate creșterii siguranței rutiere și finanțarea acestora

Nr. crt.	Proiecte	Rezultat preconizat	Valoare estimată
1	Eliminarea a 92 puncte periculoase - Studiu de Fezabilitate (SF) și Proiect Tehnic (PT)	- realizarea de studii de fezabilitate pentru implementarea de măsuri tehnice care vor conduce la eliminarea unui număr de 92 puncte negre	6.348 mil. euro (92 puncte - 69 000 euro / buc.)
2	Implementare măsuri de eliminare a 92 puncte periculoase - Lucrări	- implementarea de măsuri tehnice care vor conduce la eliminarea unui număr de 92 puncte negre	89.516 mil. euro (92 puncte - 973 000 euro / buc.)

3	Îmbunătățirea condițiilor de siguranță pentru parcările existente pe drumurile naționale și autostrăzi	<ul style="list-style-type: none"> - Implementare de măsuri de îmbunătățire a părții carosabile - Implementare de măsuri de amenajare peisagistică - Implementare măsuri de îmbunătățire a calității grupurilor sociale - Dotare cu stații de încărcare pentru autovehicule electrice - Implementarea de soluții de iluminat digitale în vederea aderării la programul Green Deal - Dotarea cu coșuri de gunoi inteligente în vederea colectării selective a deșeurilor - Realizarea activității de salubritate în spațiile de parcare - Implementare măsuri de semnalizare și siguranță trafic - Instalarea de sisteme de supraveghere video 	<p>40 mil. euro din care:</p> <p>10 mil. euro (10 parcări x 1 mil. euro/ buc.) - pentru parcările cu dimensiuni mari care permit toate îmbunătățirile propuse</p> <p>30 mil. euro (100 parcări x 300 000 euro/buc.) - pentru parcările cu dimensiuni mici care permit doar o parte din îmbunătățirile propuse</p>
4	Îmbunătățirea condițiilor de siguranță prin realizarea de parcări noi pe drumurile naționale și autostrăzi	- Concesionare spațiu în scopul utilității/dotării, operării spațiilor pentru servicii	15 mil. euro (10 parcări noi x 1.5 mil. euro /buc.)
5	Creșterea siguranței rutiere pe drumurile naționale prin eliminarea obstacolelor fizice și dotarea cu elemente pasive de siguranță pe sectoarele din afara localităților	<ul style="list-style-type: none"> - Eliminarea capetelor de podeț aflate în lungul drumurilor naționale - Protejarea cu elemente pasive de siguranță rutieră a capetelor de podeț aflate în lungul drumurilor naționale 	200 mil. euro (10 000 sectoare x 200 000 EUR/sector)
6	Creșterea siguranței rutiere în zona trecerilor de pietoni prin îmbunătățirea rugozității și vizibilității prin covoare antiderapante și semnalizare verticală	<ul style="list-style-type: none"> - Creșterea siguranței rutiere în zona trecerilor de pietoni prin îmbunătățirea rugozității; - Suplimentarea și refacerea semnalizării verticale în zona trecerilor de pietoni 	50 mil. euro (1000 treceri x 50 000 euro/trecere)
7	Campanie de siguranță rutieră adresată categoriilor vulnerabile de participanți la trafic	- Scăderea numărului de accidente rutiere prin realizarea de activități și servicii de informare și educare a elevilor (gimnaziu și liceu) asupra drepturilor și obligațiilor pe care le au ca participanți la traficul rutier pentru cunoașterea, aplicarea și conștientizarea corectă a regulilor de circulație	1.168 mil. euro

8	Proiecte pilot de siguranță rutieră	- Creșterea siguranței rutiere prin implementarea de proiecte pilot	10 mil. euro
Total			442.03 mil. euro

De asemenea, în contextul modificărilor structurale privind managementul rețelei naționale de drumuri, rezultate ca urmare a operaționalizării Companiei Naționale de Investiții Rutiere (CNIR), va avea loc un proces de descentralizare între CNAIR și direcțiile regionale ale acesteia (DRDP). În acest sens, cele 7 DRDP-uri vor prelua o parte a activității dedicate siguranței rutiere în ceea ce privește lucrările conexe. Implicat va fi nevoie de o creștere a capacității funcționale și administrative a acestora, atât la nivel de personal, cât și la nivel de dotări și echipamente. În acest sens, a fost realizată o analiză de nevoi privind fiecare DRDP în ce privește echipamentele necesare, iar rezultatele analizei sunt prezentate sub formă tabelară în tabelul nr.5.

Tabelul nr.5 Echipamentele necesare DRDP-urilor și valoarea acestora

Nr. Crt.	Tip utilaj	Nr. buc	Valoare (mii euro fără TVA) / DRDP	Total General DRDP 1-7 (mii euro fără TVA)
1	Încărcător frontal - cupa >2mc	2	400	2800
2	Trailer 40 to	1	200	1400
3	Excavator pneuri > 12 tone	2	260	1820
4	Repartizator mixt asfalt	1	220	1540
5	Autobasculantă 8x4	5	700	4900
6	Compactor > 20 to (picior de oaie)	1	160	1120
7	Buldoexcavator	5	600	4200
8	Vehicul de teren (de tip Unimog)	1	200	1400
9	Automaturatoare stradala	2	300	2100
10	Autogudronator 10 tone	1	200	1400
11	Buldozer 30 - 40 tone	1	380	2660
12	Buldozer 20 tone	1	250	1750
13	Freza asfalt 2000	1	600	4200
14	Excavator pe senile 20 tone	1	170	1190
15	Excavator pe șenile 7 tone	1	80	560
16	Miniexcavator (de tip Bobcat)	1	40	280
17	Vehicul de teren (de tip MAN - Unimog)	8	1200	8400
18	Vehicul tehnologic (de tip MANITOU)	1	140	980
19	Autospecială de teren (cu benă)	4	200	1400
20	Autoutilitară 6+1 > 3,5 to (cu benă)	3	200	1400
21	Tractor + remorca + echipamente	7	1700	11900

Total	8200	57400
--------------	-------------	--------------

În cadrul proiectului „Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată”, cu valoarea propusă la finanțare din POT de 80 mil. euro fără TVA, obiectivul specific este modernizarea a minimum 150 de treceri la nivel cu calea ferată la nivelul întregii rețele feroviare din România.

Referitor la finanțarea din bugetul de stat, planificarea acțiunilor din prezenta strategie a avut în vedere inclusiv crearea unui mecanism sustenabil de finanțare, prin operaționalizarea sistemelor tehnice automate pentru detecția, procesarea și sancționarea abaterilor. Pe lângă scopul principal al acestui sistem, care se traduce în beneficii semnificative în domeniul siguranței rutiere (reducerea numărului de victime omenești și scăderea pagubelor materiale), funcționarea acestui sistem va permite creșterea gradului de încasare a amenzilor rutiere, generând astfel sumele necesare pentru finanțarea acțiunilor necesare implementării prezentei strategii din banii încasați de la cei care pun în pericol participanții la trafic prin neconformare și nu din fonduri publice.

9.2 Costurilor sociale generate de accidentele rutiere

În plan financiar, îndeplinirea obiectivelor din prezenta strategie va avea ca rezultat inclusiv reducerea costurilor sociale generate de accidentele rutiere, estimate în prezent la aproximativ 2% din produsul intern brut (PIB), având în vedere că aceste costuri depind de numărul de persoane decedate sau rănite.

În domeniul cercetării fenomenului rutier, a fost stabilit mecanismul de calcul al costului social mediu al unui accident rutier soldat cu persoane decedate și al costului social mediu al unui accident grav, în contextul în care la nivel național și internațional aceste cifre sunt necesare în justificarea proiectelor de investiții pentru reducerea numărului și a severității accidentelor rutiere.

Astfel, utilizând tehnici recomandate de bunele practici internaționale și date culese de la instituții cu atribuții în domeniul rutier au fost calculate, la nivelul anului 2016, costurile medii cât și costurile totale pentru persoana decedată și persoana rănită grav prin accident rutier, precum și pentru accidentul rutier soldat cu persoane decedate, și respectiv a accidentului soldat cu persoane rănite grav. Aceste costuri arată, după cum urmează:

Costuri medii	LEI	EURO
Costul social mediu al unui rănit grav	684,827.41 lei	€ 152,495.64
Costul social mediu al unei persoane decedate	4,302,673.62 lei	€ 958,108.49
Costul social mediu al unui accident grav	760,158.42 lei	€ 169,270.16
Costul social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate	4,883,603.01 lei	€ 1,087,468.38

Costuri totale	LEI	EURO
Costuri totale răniți grav	5,675,164,707.62 lei	€ 1,263,731,341.32
Costuri totale persoane decedate	8,231,014,632.30 lei	€ 1,832,861,564.34
Costuri totale accidente grave	6,604,256,351.83 lei	€ 1,470,619,121.72

Costuri totale accidente soldate cu persoane decedate	8,370,495,558.42 lei	€ 1,863,920,806.63
---	----------------------	--------------------

9.3 Implicații asupra cadrului juridic

Instituțiile cu responsabilități în siguranța rutieră vor avea o preocupare constantă pentru îmbunătățirea permanentă a legislației din domeniul transporturilor și siguranței rutiere și controlului respectării acesteia, cu scopul atingerii obiectivului prioritar al acestui document. Conform Planului Național de Redresare și Reziliență, adoptarea prezentei Strategii va fi secundată de modificarea unui pachet amplu de reglementări în domeniu.

De asemenea, strategia vizează și armonizarea procedurilor și practicilor naționale cu bunele practici de la nivelul Uniunii Europene. Instituțiile cu responsabilități în siguranța rutieră prezintă în cadrul întâlnirilor Delegației Permanente Interministeriale de Siguranță Rutieră proiectele de acte normative care vizează acest domeniu, pentru a fi discutate la nivel de specialiști, supuse adoptării de Consiliul Interministerial pentru Siguranță Rutieră și înaintate autorităților publice competente în vederea aprobării.

10. Proceduri de monitorizare și evaluare

Procedurile de monitorizare constau în raportările semestriale și anuale referitoare la stadiul implementării strategiei, în conformitate cu atribuțiile Delegației Permanente Interministeriale de Siguranță Rutieră prevăzute în Hotărârea de Guvern nr. 437/1995, cu modificările și completările ulterioare.

Pentru asigurarea unui mecanism de evaluare coerent, programele de acțiuni prioritare pentru implementarea prezentei strategii sunt etapizate, au prevăzuți indicatori intermediari și responsabili la nivelul fiecărei instituții cu atribuții asumate, conform specificațiilor din cuprinsul programului.

Evaluarea globală a strategiei se va face în baza indicatorilor: număr decese în accidentele rutiere, număr răniți grav în accidente rutiere și valoare costuri sociale ale accientelor ruteire. Pentru a determina evoluția modului de creștere a nivelului de siguranță rutieră se va lua ca an de referință anul 2019, acesta fiind un an în care evoluția accidentelor nu a fost influențată de contextul pandemic și poate fi folosit pentru date de referință.

După aprobarea în cadrul reuniunilor Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră, raportările vor fi prezentate Guvernului de către ministrul transporturilor, în calitate sa de președinte al Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră.

CISR va avea rolul de a susține și încuraja implementarea de bune practici relevante pentru România, cu rezultate pozitive la nivel european și internațional, în cadrul mecanismelor administrațiilor publice implicate în domeniul siguranței rutiere.

Pe lângă un cadru instituțional funcțional, existența planurilor de acțiune concrete și asigurarea coerenței politicilor de siguranță rutieră sunt esențiale pentru atingerea țintelor Strategiei.

CISR va asigura coerența politicilor în domeniul siguranței rutiere și va fi consultat în cazul proiectelor de acte normative ce urmează a fi adoptate de către Guvernul României și care au incidență directă asupra obiectivelor stabilite în Strategie.

11. Etape ulterioare și instituții responsabile

Aprobarea prezentei strategii impune aprobarea Programului de acțiuni prioritare în siguranța rutieră pentru perioada 2022-2024 și a Programelor ulterioare. În baza acestor Programe, instituțiile cu responsabilități vor demara îndeplinirea activităților, în conformitate cu propunerile din Program. Astfel vor fi generate propuneri de proiecte de acte normative pentru îmbunătățirea legislației din domeniul transporturilor și siguranței rutiere și controlului respectării acesteia.

Responsabilii direcți sunt instituțiile membre ale Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră, care prin reprezentanții desemnați vor urmări implementarea obiectivelor de siguranță rutieră ce țin de domeniul de activitate al instituției respective.

Pe lângă instituțiile cu atribuții în siguranța rutieră, o serie de companii private, asociații sau fundații pot participa la implementarea acțiunilor Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră 2022-2030.

Prezenta strategie națională este supusă revizuirii, atunci când situația de fapt sau prioritățile naționale reclamă o reanalizare a obiectivelor și măsurilor conținute de aceasta.

PLANUL DE ACȚIUNI
pentru implementarea Strategiei Naționale privind Siguranța Rutieră pentru perioada 2022-2030

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIVE	ACȚIUNI	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		Perioada de implementare	Sursa de finanțare
				Ministere	Instituții / organizații		
1	Managementul siguranței rutiere	Consolidarea capacității de coordonare la nivelul CISR Crearea unui circuit operativ de comunicare local-central-local pe linia siguranței rutiere, în vederea îmbunătățirii comunicării publice la toate nivelurile	Dezvoltarea activității SCISR din cadrul ARR prin suplimentarea cu patru posturi a compartimentului funcțional, cu scopul de a sprijini comunicarea în domeniul siguranței rutiere și activitățile de implementare, monitorizare și evaluare a Strategiei Naționale privind Siguranța Rutieră Identificarea unor reprezentanți la nivel regional/local, care să informeze cu privire la problemele specifice din teritoriu și cărora să le fie atribuite responsabilități pe linia implementării măsurilor cu impact asupra siguranței rutiere (educație, infrastructură, accidente, etc.)	MTI	ARR	2022 - 2024	Bugetul ARR
		Crearea unui mecanism de finanțare a activităților specifice din domeniul siguranței rutiere	Identificarea soluțiilor optime pentru finanțarea acțiunilor specifice din domeniul siguranței rutiere, a sistemelor de detecție, constatare și sancționare a abaterilor de la normele rutiere, precum și inițierea unui proiect de act normativ pentru reglementarea mecanismului de finanțare propus.	MTI MAI ME	Autoritățile publice locale ACoR AMR AOR UNCJR	2027-2030	Nu este cazul
1 (cont.)	<i>Managementul siguranței rutiere</i> (continuare)	Managementul cercetării Managementul resurselor umane	Crearea unui sistem integrat al centrelor și resurselor din domeniul cercetării în siguranță rutieră și asigurarea unui management operativ pentru optimizarea rezultatelor în domeniu Efectuarea demersurilor necesare pentru suplimentarea numărului de posturi din cadrul tuturor structurilor cu atribuții în domeniul siguranței rutiere (ISCTR, ARR, Poliția Rutieră, etc.) Sporierea numărului auditorilor de siguranță rutieră în vederea realizării evaluării de impact asupra siguranței rutiere, a auditului de siguranță rutieră și a inspecțiilor de siguranță periodice și specifice	MTI MAI MCID	Autoritățile publice locale ACoR AMR AOR UNCJR Mediul academic Mediu privat Societate civilă	2022-2023 2022-2030	Bugetul de stat / PNR (componenta C10 -fondul local) Bugetul de stat, Fonduri externe nerambursabile, alte surse legal constituite/parteneriate public-privat Bugetul de stat / Bugetul ARR / Buget ISCTR

Anexa nr. 1

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIVE	ACȚIUNI	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		Perioada de implementare	Sursa de finanțare
				Ministere	Instituții / organizații		
2	Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță	Cooperare internațională	Profesionalizarea personalului cu atribuții în siguranța rutieră precum și a auditorilor de siguranță rutieră prin schimburi de experiență și perfecționare profesională periodică a acestora	ME	ONG-uri Mediul privat	2022-2030	Bugetul de stat / Fonduri externe nerambursabile / Bugetul ARR
2	Factor Uman	Creșterea nivelului de educație rutieră în rândul preșcolarilor și elevilor din sistemul de învățământ preuniversitar	Asigurarea continuității reprezentării României la grupurile de lucru și reuniunile pe tema siguranței rutiere la nivelul CE și ONU.	ME		2022-2030	Bugetul de stat / Fonduri externe nerambursabile /parteneriate public-privat
			Crearea unui spațiu pe pagina de internet a ME și pe paginile de internet ale inspectoratelor școlare dedicat educației rutiere, care să conțină informații de sensibilizare, documente și resurse naționale și internaționale privind siguranța rutieră				
2			Revizuirea periodică a ghidurilor de educație rutieră și diseminarea acestora în toate unitățile de învățământ	ME		2022-2030	Bugetul de stat / Fonduri externe nerambursabile
			Desemnarea unei persoane responsabile cu educația rutieră la nivelul inspectoratelor școlare și a unităților de învățământ preuniversitar care să coordoneze activitățile privind educația rutieră				
2			Organizarea unor sesiuni de informare și cursuri de formare pe tema educației rutiere, adresate cadrelor didactice din învățământul preuniversitar	ME		2022-2030	Bugetul de stat / Fonduri externe nerambursabile
			Realizarea de proiecte parteneriale cu autoritatea publică centrală pentru afaceri interne sau cu organizațiile neguvernamentale pentru elaborarea unor materiale educaționale adaptate nivelului de studiu al preșcolarilor și elevilor, în domeniul educației rutiere				
2			Derularea de activități periodice (2/semestru), care să includă teme de educație rutieră specifică* în cadrul bibliotecilor școlare și a centrelor de informare și documentare. (* <i>in fiecare județ se vor organiza activități de educație rutieră specifice, având în vedere abordarea principalelor cauze de accidente în care sunt implicați minori din fiecare zonă în parte</i>).	ME		2022-2030	Bugetul de stat / Fonduri externe nerambursabile / bugete autorități publice locale
			Consolidarea cooperării naționale cu sectorul public și privat privind educația pentru siguranță rutieră				
				ME MAI		2022-2030	Bugetul de stat / Fonduri externe nerambursabile

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIVE	ACȚIUNI	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		Perioada de implementare	Sursa de finanțare	
				Ministere	Instituții / organizații			
2 (cont.)	<i>Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță</i> (continuare)	Factor Uman (cont.)	Dezvoltarea cooperării interinstituționale inclusiv la nivel strategic și asigurarea unui mediu eficient de schimb de informații	ME		2022-2030	Bugetul de stat / Fonduri externe nerambursabile	
								Dezvoltarea și aplicarea coordonată a măsurilor de prevenire pentru asigurarea unui suport optim de corelare și valorificarea informațiilor;
								Îmbunătățirea procedurilor comune de lucru la nivel intra și interinstituțional
								Optimizarea cooperării cu sectorul public și privat pentru promovarea educației pentru siguranță rutieră
								Îmbunătățirea schimbului de informații și cooperării cu autoritățile și structuri similare din alte state, organismele și agențiile internaționale
2 (cont.)	<i>Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță</i> (continuare)	Factor Uman (cont.)	Creșterea gradului de utilizare a instrumentelor prevăzute în documentele adoptate la nivel regional sau internațional care vizează educația pentru siguranță rutieră	ME MAI		2022-2030	Bugetul de stat / Fonduri externe nerambursabile /bugete autorități publice locale	
			Derularea Programului Național de Educație pentru Siguranță Rutieră		ONG-uri cu obiect de activitate siguranța rutieră Autorități publice locale	2022-2030	Alte surse legal constituite / Fonduri externe nerambursabile /parteneriate publice /bugete autorități publice locale	
2 (cont.)	<i>Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță</i> (continuare)	Extinderea ofertei cu privire la formarea conducătorilor auto	Introducerea programelor de conducere responsabilă, dublate de consiliere/reabilitare psihologică pentru șoferii care încalcă prevederile legale privitoare la viteza și la conducerea sub influența băuturilor alcoolice, programelor de consiliere-reeducare post-eveniment de circulație	MTI		2025-2026	Nu este cazul	

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBJECTIVE	ACȚIUNI	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		Perioada de implementare	Sursa de finanțare
				Ministere	Instituții / organizații		
			Introducerea de norme privind îmbunătățirea continuității a abilităților de conducere a autovehiculelor în cadrul cursurilor de conducere responsabilă dedicate deținătorilor de permise de conducere care nu sunt atestați profesional pentru transporturile rutiere, persoanelor cu dizabilități și a persoanelor în vârstă	MTI		2025-2026	Nu este cazul
			Organizarea de programe de formare pentru specialiști/psihologi în comportament rutier și siguranță rutieră	MTI	Colegiul Psihologilor din România	2025-2030	Bugetul de stat / Fonduri externe nerambursabile
		Actualizarea procesului de instruire și examinare în vederea obținerii permisului de conducere	Creșterea calității serviciilor și a gradului de siguranță rutieră prin reducerea termenelor de programare la proba practică a examenului pentru obținerea permisului de conducere, ca urmare a creșterii gradului de pregătire a candidaților și implicit a gradului de promovabilitate la prima probă practică susținută de candidat	MAI DRPCIV		2022-2024	Nu este cazul
			Analiza introducerii obligativității absolvirii minim a învățământului primar pentru toți viitorii deținători de permise de conducere	MAI DRPCIV		2027-2030	Bugetul de stat
			Efectuarea demersurilor necesare în vederea introducerii în cadrul examenului pentru obținerea permisului de conducere a unei noi probe eliminatorii, pe simulator, înaintea desfășurării probei practice pe traseu	MAI DRPCIV		2027-2030	Bugetul stat
2 (cont.)	Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță (continuare)	Actualizarea procesului de instruire și examinare în vederea obținerii permisului de conducere (continuare)	Modificarea procedurii de atestare și evaluare a examenatorilor, prevăzută de O.M.A.I. nr. 260/2011, pentru stabilirea normelor privind formarea, evaluarea, examinarea, atestarea și controlul examenatorilor care participă la desfășurarea examenelor practice pentru obținerea permisului de conducere, analizând și posibilitatea introducerii unei probe pe simulator în cadrul activității de evaluare anuală.	MAI DRPCIV		2022-2024	Bugetul de stat Fonduri externe nerambursabile
		Îmbunătățirea evaluării medicale și psihologice	Modificarea cadrului legal privind examinarea medicală și psihologică aplicabile personalului cu atribuții în siguranța transporturilor	MTI - DM MS		2022-2024	Bugetul de stat
			Crearea cadrului legal pentru evaluarea psihologică la preschimbarea permisului auto	MTI - DM DRPCIV		2022-2024	Bugetul de stat

Anexa nr. 1

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIVE	ACȚIUNI	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		Perioada de implementare	Sursa de finanțare
				Ministere	Instituții / organizații		
2 (cont.)	Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță (continuare)	Derularea de campanii de conștientizare privind riscul rutier la nivel național	<p>Difuzarea de mesaje sociale privind asigurarea siguranței copiilor în autovehicule în mass-media și cu ajutorul panourilor publicitare/infrastructură lizibilă amplasate pe autostrăzi și drumuri naționale</p> <p>Integrarea în curriculum de cursuri de puericultura a unui modul de siguranță auto pentru copii precum și a unui modul de prim-ajutor pentru sugari și copiii mici.</p> <p>Dezvoltarea a două campanii educaționale online în domeniul educației rutiere și al primului ajutor pentru conștientizarea a 3.000.000 beneficiari</p> <p>Cooperarea permanentă cu sectorul public și privat pentru promovarea educației pentru siguranță rutieră prin consolidarea campaniilor de informare și conștientizare a participanților la trafic asupra drepturilor și obligațiilor pe care le au și pentru cunoașterea și aplicarea corectă a regulilor de circulație în vederea scăderii numărului de accidente rutiere</p> <p>Crearea unui spațiu virtual destinat promovării informațiilor actualizate (analize, studii implementare SNSR) privind siguranța rutieră</p> <p>Derularea componentei de comunicare la nivel național privind introducerea sistemelor automate de detecție și constatare a abaterilor</p>	MTI MAI ME	ONG-uri cu obiect de activitate siguranța rutieră Societate Civilă	2022-2030	Nu este cazul
				MTI	MMPS ONG-uri cu obiect de activitate siguranța rutieră	2022-2030	Nu este cazul
				ME MAI		2022-2030	Nu este cazul
2 (cont.)	Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță (continuare)	Modelarea comportamentului uman în trafic	<p>Derularea componentei de comunicare la nivel național privind introducerea sistemelor automate de detecție și constatare a abaterilor</p> <p>Desfășurarea sistematică a acțiunilor preventiv-reactive, în sistem integrat, în baza analizei situației operative din perspectiva factorilor de risc privind utilizarea drumurilor în condiții de siguranță, precum și pe raza județelor care prezintă un risc rutier crescut, cu sprijinul autorităților din județele limitrofe</p> <p>Dotarea echipajelor de control din cadrul ISCTR și Poliției Române cu echipamente de detecție timpurie de la distanță a anumitor informații din tahografele inteligente conform art. 9 alin. (2) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014.</p>	MTI ARR		2022-2030	Alte surse legal constituite/ Buget ARR
				MTI	Parteneri media Societate civilă	2022-2026	Parteneriate publice/ Alte surse legal constituite
				MAI MTI RAR ISCTR CNAIR		2022-2024	Bugetul de stat
			Dotarea echipajelor de control din cadrul ISCTR și Poliției Române cu echipamente de detecție timpurie de la distanță a anumitor informații din tahografele inteligente conform art. 9 alin. (2) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014.	MAI MTI ISCTR		2025-2030	Alte surse legal constituite / Fonduri externe nerambursabile

Anexa nr. 1

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIVE	ACȚIUNI	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		Perioada de implementare	Sursa de finanțare
				Ministere	Instituții / organizații		
2 (cont.)	Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță (continuare)	Analiza continuă a indicatorilor de performanță în siguranța rutieră	Evoluția riscului rutier din punct de vedere al numărului de persoane decedate și al persoanelor rănite grav	MAI IGPR		2022-2030	Bugetul de stat Fonduri externe nerambursabile
	Factor Uman (cont.)			MAI MTI	Mediul academic	2022-2030	Alte surse legal constituite Fonduri externe nerambursabile
2 (cont.)	Sisteme automate	Eficientizarea modului de constatare a încălcărilor în domeniul rutier prin operaționalizarea sistemelor automate de detecție și sancționare a abaterilor la regimul rutier	Introducerea indicatorului "vehicule/kilometri parcursi"	MTI RAR		2022-2030	Alte surse legal constituite Fonduri externe nerambursabile
			Completarea legislației rutiere pentru combaterea comportamentului agresiv al conducătorilor de vehicule	MAI IGPR		2024-2030	Nu este cazul
			Reglementarea unor standarde cu privire la pistele pentru bicicliști în vederea creșterii nivelului de siguranță al infrastructurii pentru ciclism.	MDLPA MTI CNAIR	Agențiile de Dezvoltare Regională ASRO	2022-2030	Bugetul de stat Finanțare externă nerambursabilă
			Completarea legislației privind reglementarea distanței în mers între două vehicule pe autostrăzi și drumuri expres	MAI		2022-2024	Nu este cazul
			Completarea legislației rutiere prin reglementarea vitezei medii de circulație a autovehiculelor pe autostrăzi, drumuri expres și naționale	MAI		2022-2024	Nu este cazul
			Completarea legislației pentru introducerea obligativității informării părinților la nivelul maternității despre sistemele de siguranță a copiilor în cadrul mijloacelor de transport, prevăzute în legislația rutieră.	MS MTI	ONG-uri cu obiect de activitate siguranța rutieră	2022-2024	Nu este cazul
			Actualizarea cadrului normativ cu impact asupra sistemului de urgență	MS MAI DSU		2022-2024	Nu este cazul
2 (cont.)	Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță (continuare)	Eficientizarea modului de constatare a încălcărilor în domeniul rutier prin operaționalizarea sistemelor automate de detecție și sancționare a abaterilor la regimul rutier	Operaționalizarea sistemelor automate de constatare (procesare) a abaterilor Ro-CBE	MAI MT MDLPA		2022-2026	Bugetul de stat / PNNR
			Stabilirea unor cerințe tehnice standard pentru sistemele automate de detecție a abaterilor la regimul rutier	MTI MAI IGPR		2022-2024	Nu este cazul
2 (cont.)	Sisteme automate	Eficientizarea modului de constatare a încălcărilor în domeniul rutier prin operaționalizarea sistemelor automate de detecție și sancționare a abaterilor la regimul rutier	Implementarea de sisteme automate de detecție a abaterilor la regimul rutier la nivelul rețelei de autostrăzi, drumuri naționale, etc.	MTI MAI	CNAIR, IGPR și UAT-uri	2022-2024	Bugetul de stat Finanțare externă nerambursabilă
			Operaționalizarea serviciului automat de transmiterea a titlului de creanță pentru plata amenzilor contravenționale (TCE)	MAI MF ANAF		2022-2024	Bugetul de stat

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIVE	ACȚIUNI	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		Perioada de implementare	Sursa de finanțare
				Ministere	Instituții / organizații		
		Operaționalizarea de sisteme automate pentru managementul traficului	<p>Digitalizarea sistemelor de monitorizare, constatare și administrare a sistemelor de siguranță rutieră prin realizarea unei baze de date unitare și facil de accesat la nivelul întregii rețele de drumuri și autostrăzi administrate, pentru a menține starea tehnică optimă a infrastructurii rutiere.</p> <p>Definirea unor proiecte standardizate de sisteme de management pentru diferite tipuri de drumuri</p> <p>Definirea unor dispecerate zonale de management de trafic în care toate sistemele să fie conectate și care să permită accesul tuturor celor care au competențe în domeniu.</p> <p>Îmbunătățirea modului de efectuare a activităților de control în domeniul transporturilor rutiere, prin folosirea informațiilor oferite de sistemele de supraveghere video a traficului.</p> <p>Intensificarea procesului de digitalizare în transporturi prin dezvoltarea Sistemelor Inteligente de Transport, proces realizat în paralel cu programul de dezvoltare a sectorului rutier prevăzut în Master Planul General de Transport.</p> <p>Operaționalizarea și promovarea Punctului Național de Acces și elaborarea unor studii menite să definească zonele care necesită implementarea de servicii de informații referitoare la locuri de parcare sigure și securizate și a zonelor prioritare unde se furnizează servicii dinamice, precum și a secțiunilor din rețeaua rutieră transeuropeană unde condițiile de trafic și siguranță ar necesita implementarea serviciului de informații în materie de trafic legate de siguranța rutieră</p> <p>Eficientizarea activităților de control și inspecție în domeniul transporturilor rutiere prin asigurarea accesului ISCTR și Poliției Rutiere, conform protocoalelor încheiate la nivel interinstituțional, la bazele de date ale ARR, RAR și CNAIR în vederea verificării pe loc a documentelor electronice de către personalul de control pentru un schimb de informații armonizat la nivel UE și pentru transportul coordonat de marfă și persoane</p>	CNAIR		2025-2030	Bugetul de stat/Alte surse legal constituite/ Finanțare externă nerambursabilă
				CNAIR		2022-2030	Bugetul de stat Finanțare externă nerambursabilă
				CNAIR		2022-2030	Bugetul de stat Finanțare externă nerambursabilă
				ISCTR CNAIR		2025-2030	Bugetul de stat/Alte surse legal constituite/ Finanțare externă nerambursabilă
				MTI CNAIR		2022-2030	Finanțare externă nerambursabilă/ PNRR/ Bugetul de stat/ Alte surse legal constituite
				MTI CNAIR ARR		2022-2030	Bugetul de stat/ Alte surse legal constituite
				MAI (IGPR, DGCTI) MTI RAR ISCTR CNAIR ARR		2022-2030	Bugetul de stat

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIVE	ACȚIUNI	ENTITĂȚILE RESPONSABILILE		Perioada de implementare	Sursa de finanțare
				Ministere	Instituții / organizații		
2				MTI DM MAI DM ARR ISCTR		2027-2030	Bugetul de stat/ Fonduri externe nerambursabile
(cont.)				MAI		2022-2030	Bugetul de stat/ Fonduri externe nerambursabile/alte surse legal constituite
3				MTI RAR	Mediul Academic	2022-2030	Bugetul de stat / Alte surse legal constituite/ Buget RAR /Fonduri externe nerambursabile
				MTI RAR		2022-2030	Bugetul de stat/ Alte surse legal constituite/Buget RAR
				MTI RAR		2022-2024	Bugetul de stat / Alte surse legal constituite/Buget RAR
				MTI RAR		2022-2030	Bugetul de stat / Alte surse legal constituite/Buget RAR
				MTI RAR		2022-2030	Bugetul de stat / Alte surse legal constituite/Buget RAR
				MTI RAR		2022-2030	Bugetul de stat / Alte surse legal constituite/RAR

Realizarea unei platforme informatice integrate cu evidența zilnică a avizelor de inapținere/restricționare emise, care să poată fi accesată de toate entitățile autorizate și implicate în eliberarea avizelor medicale/psihologice pentru funcțiile care concurează la siguranța rutieră.

implementarea platformelor HW/SW și infrastructurii necesare gestionării la nivelul MAI a tuturor fluxurilor specifice asigurării siguranței rutiere

Inițierea unui proiect pilot privind testarea vehiculelor conectate și autonome. Analiza protezelor europene pentru coridoarele 5G și a modalităților de testare a vehiculelor electrice integrate și autonome, la nivelul altor state membre.

Formarea specialiștilor pentru analiza informațiilor stocate de dispozitivele de înregistrare a datelor privind evenimentele în scopul cercetării și analizei referitoare la accidente.

Reglementarea activității de expertiză tehnică extrajudiciară în domeniul vehiculelor rutiere prin elaborarea și promovarea în cadrul MTI a unui act normativ de reglementare a activității de expertiză tehnică extrajudiciară.

Înființarea de laboratoare de cercetare, constatări tehnico-științifice și expertize capabile să ofere baza tehnică pentru obținerea de date necesare unor analize complexe, corecte și precise, ce vizează metodologiile de monitorizare, inspecție și testare a vehiculelor pe toată durata vieții acestora, monitorizarea bunei funcționări a sistemelor de asistență a șoferului precum și a interfeței om-mașină (human-machine interface – HMI).

Evaluarea vehiculelor care au fost implicate în evenimente prin realizarea inspecțiilor de siguranță

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIVE	ACȚIUNI	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		Perioada de implementare	Sursa de finanțare
				Ministere	Instituții / organizații		
			<p>Evaluarea vehiculelor rulate pentru determinarea stării/gradului de depreciere, uzurii dinamice și statice, verificarea electronică a odometruului pentru constatarea numărului real de kilometri parcurși sau a orelor de funcționare a autovehiculului.</p> <p>Dezvoltarea unor aplicații software care să permită colectarea de informații de la service-urile auto (cu privire la evenimente rutiere grave cu afectarea unor sisteme importante ale vehiculului, înlocuiri/reparații odometre, declanșarea airbagurilor etc).</p>	MTI RAR		2022-2030	Bugetul de stat / Alte surse legal constituite/Buget RAR
		<p>Digitalizarea prelucrării datelor din domeniul vehiculelor rutiere</p>		RAR		2022-2026	Bugetul de stat / Alte surse legal constituite/Buget RAR
4	Siguranța infrastructurii	Modernizarea/reabilitarea drumurilor existente	Implementarea proiectelor de siguranță rutieră finanțate prin fonduri externe rambursabile (POIM, POT, PNRR), fonduri rambursabile (BEI) și fonduri de la Bugetul de Stat	CNAIR		2022-2030	Bugetul de stat / Alte surse legal constituite
			Cresterea cuantumului alocat siguranței rutiere în cadrul financiar al proiectelor de investiții în infrastructura rutieră	MTI CNAIR		2022-2030	Bugetul de stat / Alte surse legal constituite
			Identificarea locațiilor unde este necesară construirea/amenajarea de parcări sigure și securizate, în baza studiului comandat de Comisia Europeană. https://sstpa.eu-study.eu/results/	CNAIR		2022-2024	Alte surse legal constituite/Buget CNAIR
			Implementarea sistemului de circulație alternativă 2+1 pe sectoarele de drumuri naționale cu platformă de 12 m, odată cu dezvoltarea în paralel a sectoarelor de autostradă.	CNAIR		2022-2026	Bugetul de stat / Alte surse legal constituite
			Cresterea siguranței rutiere în localitățile liniare de-a lungul drumurilor europene și naționale prin implementarea unor măsuri specifice, cum ar fi amenajarea de trotuare/piste pentru biciclete, instalarea de separatoare de sens (parapeți New Jersey), înlocuirea trecerilor pentru pietoni la nivel cu drumul cu treceri pentru pietoni denivelate sau cu treceri pentru pietoni cu zonă de așteptare (refugiu) în axul drumului;	CNAIR MDLPA		2022-2026	Bugetul de stat / Alte surse legal constituite
4 (cont.)	Siguranța infrastructurii (continuare)	Modernizarea/reabilitarea drumurilor existente	Finalizarea îmbunătățirii tuturor standardelor și normativelor de construcție a drumurilor, cu accent pe creșterea siguranței rutiere și a prevenirii efectelor erorilor umane și actualizarea manualului de siguranță rutieră cu cele mai bune practici legate de proiectare și construcție a drumurilor și de amenajare a zonelor adiacente drumului, inclusiv prevederea unor facilități pentru STI aferente infrastructurilor fizice asociate rețelelor de comunicații electronice în banda largă	CNAIR		2022-2030	Bugetul de stat / Alte surse legal constituite

Anexa nr. 1

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIVE	ACȚIUNI	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		Perioada de implementare	Sursa de finanțare
				Ministere	Instituții / organizații		
			<p>Realizarea unui număr crescut de sisteme de cântărire în mișcare, asigurarea mentenanței acestora și utilizarea informațiilor în cadrul controalelor efectuate de ISCTR în vederea identificării vehiculelor cu depășiri</p> <p>Asigurarea micromobilității prin amenajarea infrastructurii rutiere adecvate pentru circulația pietonilor, a bicicliștilor și utilizatorilor de trotinete și alte dispozitive, inclusiv electrice (neposesorilor de permise)</p> <p>Construirea/reabilitarea/modernizarea/extinderea drumurilor județene care asigură conectivitatea directă sau indirectă cu rețeaua TEN-T de bază și extinsă</p> <p>Soluții pentru decongestionarea și fluidizarea traficului pe drumurile județene (de ex. pasaje, extinderi la 4 benzi, variante ocolitoare inclusiv sisteme de management al traficului)</p> <p>Investiții destinate siguranței rutiere pe drumurile județene: intersecție giratorie, parapeți de siguranță, acostament, pasarele pietonale, iluminarea drumului public pe timp de noapte în special în intersecții și în zonele cu activitate pietonală, precum și a trecerilor pentru pietoni, materiale retro-reflectorizante, marcajele rezonatoare, limitatoare de viteză, trotuare, benzi dedicate pentru viraje la stânga, îmbunătățirea sistemelor și marcajelor de semnălizare și siguranță rutieră etc.</p> <p>Construirea/amenajarea/reabilitarea de infrastructuri adecvate care să faciliteze deplasările pietonale în afara părții carosabile (piste pentru biciclete și trotuare în intravilanul localităților traversate de DJ) pentru creșterea siguranței deplasărilor velo și pietonale (acolo unde situația din teren o permite).</p> <p>Creșterea conectivității regionale către punctele de frontieră deschise pentru mobilitatea transfrontalieră</p> <p>Crearea sau extinderea variantelor ocolitoare cu statut de drum județean</p>	CNAIR		2022-2030	Finanțare externă nerambursabilă/ Bugetul de stat
				MTI		2025-2030	Bugetul de stat Finanțare externă nerambursabilă
					Agenciile de Dezvoltare Regională	2022-2030	POR 2021-2027
4 (cont.)	<i>Siguranța infrastructurii (continuare)</i>	<i>Modernizarea/reabilitarea drumurilor existente (continuare)</i>			Agenciile de Dezvoltare Regională	2025-2030	POR 2021-2027
					Agenciile de Dezvoltare Regională	2022-2030	POR 2021-2027
					Agenciile de Dezvoltare Regională	2025-2030	POR 2021-2027
					Agenciile de Dezvoltare Regională	2022-2030	POR 2021-2027
					Agenciile de Dezvoltare Regională	2025-2030	POR 2021-2027
4 (cont.)	<i>Siguranța infrastructurii (continuare)</i>	<i>Modernizarea/reabilitarea drumurilor existente (continuare)</i>	Dezvoltarea infrastructurilor de comunicații prin utilizarea zonei de siguranță a drumurilor, pe baza unor proceduri mai simple și a unui nivel tarifar redus.	MCID MTI - CNAIR	ANCOM	2025-2030	Bugetul de stat

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIVE	ACȚIUNI	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		Perioada de implementare	Sursa de finanțare
				Ministere	Instituții / organizații		
		Gestionarea și eliminarea punctelor negre	Identificarea, analiza și stabilirea punctelor periculoase de către Poliția Rutieră în vederea dispunerii măsurilor specifice diminuării acestora de către administratorul drumului, pe rețeaua de DN-uri aflate în competență.	CNAIR MAI IGPR		2022-2026	Bugetul de stat Alte surse legal constituite
		Domeniul STI	Implementarea de soluții tehnologice noi și avansate în domeniul siguranței rutiere, cu eficiență tehnico-economică sporită, care să asigure utilizarea rațională a resurselor și dotărilor de care se dispune respectiv: sisteme de semnalizare variabile, semnalizare luminoasă pe bază de LED, sisteme inteligente, parapete pe rulouri, parapete pe cabluri, senzori giratorii modulare, atenuatori de impact.	CNAIR		2022-2026	Bugetul de stat Alte surse legal constituite
		Amenajarea unor zone dedicate controalelor rutiere	Amenajarea pe drumurile publice a unor zone fixe pentru efectuarea controalelor tehnice în trafic inițiale și/sau mai detaliate care să fie echipate și cu echipamente de inspecție instalate permanent și dotarea ISCTR cu unități mobile de control în vederea efectuării controalelor tehnice detaliate în trafic.	CNAIR		2022-2030	Finanțare externă nerambursabilă/ Bugetul de stat
		Introducerea distanței minime în mers	Realizarea amenajărilor rutiere pentru implementarea distanței minime în mers între două vehicule, pe autostrăzi și drumuri expres	MAI MTI CNAIR	ASRO	2022-2024	Bugetul de stat Alte surse legal constituite/CNAIR
		Derularea activităților de gestionarea a siguranței circulației pe infrastructura rutieră	Revizuirea legislației naționale din domeniul siguranței rutiere prin includerea noilor reglementări în domeniu	ARR		2022-2030	Alte surse legal constituite/Buget ARR
4 (cont.)	Siguranța infrastructurii (continuare)		Extinderea realizării evaluării de impact asupra siguranței rutiere și a auditului de siguranță rutieră pe drumurile secundare	ARR		2022-2030	Alte surse legal constituite/Buget ARR

Anexa nr. 1

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIVE	ACȚIUNI	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		Perioada de implementare	Sursa de finanțare
				Ministere	Instituții / organizații		
			<p>Evaluarea siguranței la nivelul întregii rețele rutiere care face obiectul legislației privind siguranța circulației pe infrastructura rutieră</p> <p>Crearea unei baze de date privind semnalezarea rutieră, urmărindu-se îmbunătățirea lizibilității și detectabilității de către conducătorii auto și sistemele automate de asistență a conducătorului auto</p> <p>Implementarea măsurilor de remediere dispuse cu ocazia inspecțiilor de siguranță rutieră</p>	ARR		2022-2030	Alte surse legale constituite/Buget ARR
			<p>Actualizarea cadrului legal care să asigure managementul unitar al intervenției serviciilor specializate și resurselor folosite de acestea în cazul accidentelor rutiere</p> <p>Îmbunătățirea sistemului de intervenție la accidente și a asistenței medicale de urgență</p> <p>Alocarea resurselor pentru menținerea parcului de vehicule de intervenție la un nivel operațional corespunzător pentru intervenția la accidente</p>	MAI DSU MAI DSU MAI		2022-2024 2022-2024 2022-2030	Bugetul de stat / Bugetul de stat / Finațare externă nerambursabilă Bugetul de stat / Finațare externă nerambursabilă Bugetul de stat
			<p>Comunicarea de către UPU a datelor lezionale ale victimelor accidentelor rutiere în mod automat (electronic) în format ICD 10 necesar pentru funcționarea sistemului MAIS – Scala Maximum Abreviată a Leziunilor care a fost implementat la nivelul IGPR în baza SNSR 2016-2020</p> <p>Îmbunătățirea dotării serviciilor de urgență cu autospeciale pentru descarcerare, ambulanțe etc.</p>	MAI DSU MS		2022-2030	Bugetul de stat / Finațare externă nerambursabilă Bugetul de stat / Finațare externă nerambursabilă
			<p>Îmbunătățirea dotării serviciilor de urgență cu elicoptere</p> <p>Îmbunătățirea capacității de cercetare la locul accidentului, prin îmbunătățirea dotării tehnice, inclusiv cu sisteme automate de cercetare destinate cercetării accidentelor rutiere</p>	MAI DSU MAI IGPR		2022-2024 2022-2030	Bugetul de stat / Finațare externă nerambursabilă Bugetul de stat / Finațare externă nerambursabilă
			<p>Achiziționarea de către administratorul drumului de utilaj / macarale necesare deblocării părții carosabile în cazul accidentelor rutiere pe drumurile naționale și autostrăzi și de aducere a viabilității drumului cel puțin la starea inițială</p>	CNAIR	Agenții Dezvoltare Regională	2025-2030	Bugetul de stat / Finațare externă nerambursabilă
5	Intervenții în situații de urgență	<p>Îmbunătățirea intervenției la accidentele rutiere</p> <p>Armonizarea raportării în sistem MAIS</p> <p>Achiziția de echipamente dedicate gestionării urmărilor accidentelor rutiere</p>					

Anexa nr. 2

PROGRAMUL NATIONAL PRIORITAR
pentru perioada 2022 - 2024

pentru implementarea Strategiei Naționale privind Siguranța Rutieră

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIV	ACȚIUNE	Acțiunea concretă (descriere)	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		ETAPELE/subacțiunile aprobate pentru realizarea acțiunii							RESURSE necesare estimate/Sursa*			
					Ministere	Instituții/ organizații	Nr. crt.	Denumire/conținut (detaliat)	Termen final de realizare	Responsabil (funcție)	Evaluare	Indicador asociat	Umane suplimentare	Materiale/logistice	Financiare	Sursa	
1	Managementul siguranței rutiere	Consolidarea capacității de coordonare la nivelul CISR	Dezvoltarea activității SCISR din cadrul ARR prin suplimentarea cu patru posturi a compartimentului funcțional, cu scopul de a sprijini comunicarea în domeniul siguranței rutiere și activitățile de implementare, monitorizare și evaluare a Strategiei Naționale privind Siguranța Rutieră	SCISR necesită un minim de 5 posturi, care pot fi ocupate prin angajare directă, delegare, detașare, etc. și care să acopere volumul mare și diversitatea activităților tehnice, de specialitate cum ar fi: elaborare Rapoarte semestriale și anuale privind stadiul implementării SNSR și elaborare comunicate de presă pentru diseminarea acestora; pregătirea ședințelor DPSIR și a reuniunilor CISR, elaborarea materialelor de ședință și diseminarea acestora; monitorizarea, centralizarea și integrarea/interpretarea rezultatelor activităților derulate pentru implementarea Programelor de acțiuni prioritare; comunicarea constantă și transparentă cu media și societatea civilă privind siguranța rutieră, etc.	MTI	ARR	1	Identificarea nevoilor: activități tehnice, de specialitate și a atribuțiilor necesare posturilor (ex.: specialist în domeniul educației / instruirii participanților la trafic, specialist în materia aplicării normelor rutiere, specialist în psihologia în transporturi, specialist în comunicare publică, etc.)	septembrie 2022	Coordonator DPSIR	finală	Elaborare fișe post	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	
							2	Elaborarea unui proiect de act normativ pentru modificarea organigramei ARR pentru suplimentarea cu 4 posturi în cadrul SCISR	septembrie 2022	Șeful compartimentului de specialitate din cadrul ARR	trimestrială	Elaborare propunere modificare OMTI	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	
							3	Aplicare act normativ privind modificarea organigramei	noiembrie 2022	Șeful compartimentului de specialitate din cadrul ARR	trimestrială	Creare posturi	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	
							4	Occupare posturi (prin angajare, detașare, delegare, etc.)	ianuarie 2023	Șeful compartimentului de specialitate din cadrul ARR	trimestrială	Personal în cadrul pe posturile prevăzute	Nu este cazul	Nu este cazul	Funcție de grila de salarizare a ARR	Bugetul ARR	
							5	Elaborarea procedurilor de lucru	februarie 2023	Șeful compartimentului de specialitate din cadrul ARR	trimestrială	Proceduri de lucru finalizate și avizate în cadrul Comisiei de lucru	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Bugetul ARR	
1 (cont.)	Managementul siguranței rutiere (continuare)	Intărirea coordonării CISR (continuare)	Demularea componentei de comună care la nivel național privind introducerea sistemelor automate de detecție și constatare a abaterilor	Introducerea sistemelor de detecție și sancționare a abaterilor la nivel național are nevoie de o campanie de conștientizare, bazată pe o strategie coerentă și care să prezinte avantajele acestor sisteme, calendarul de implementare, modul în care acestea funcționează – o comunicare susținută cu publicul larg pentru a evidenția beneficiile în domeniul siguranței rutiere.	MTI		1	Elaborare caiet de sarcini pentru consultanță/strategie de comunicare în siguranță rutieră în cadrul GL pentru transporturi rutiere, formare a conducătorilor auto și comunicare de siguranță rutieră din cadrul DPSIR	septembrie 2022	Președinte GL pentru transporturi rutiere, formare a conducătorilor auto și comunicare de siguranță rutieră din cadrul DPSIR	trimestrială	Finalizare caiet de sarcini pentru achiziție strategie de comunicare în siguranța rutieră	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	
							2	Identificarea instituțiilor care pot susține financiar achiziția unei strategii de comunicare	octombrie 2022	Coordonator DPSIR	trimestrială	Transmitere caiet de sarcini către instituții	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	
							3	Achiziție servicii consultanță/strategie de comunicare în siguranța rutieră prin SEAP	septembrie 2022	Conducător instituție	trimestrială	Achiziție strategie comunicare	Nu este cazul	Nu este cazul	40.000 Euro	Alte surse legal constituite / partenariate publice-private	
							4	Implementare și monitorizare strategie de comunicare	ianuarie 2024	Coordonator DPSIR/conducător instituție	trimestrială	Derulare campanie de conștientizare/c omunicare în SR	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIV	ACȚIUNE	Acțiune concretă (descriere)	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		ETAPELE/subacțiunile aprobate pentru realizarea acțiunii							RESURSE necesare estimate/Sursa*																			
					Ministere	Instituții/organizații	Nr. crt.	Denumire/conținut (detaliat)	Termen final de realizare	Responsabil (funcție)	Evaluare	Indicator asociat	Umane suplimentare	Materiale/logistice	Financiare	Sursa																	
1	Managementul resurselor umane	Efectuarea demersurilor necesare pentru suplimentarea numărului de posturi necesare în raport cu atribuțiile instituțiilor (de ex. operare sisteme automate de constatare Ro-CBE și TCE pentru Poliția Română, controale în trafic și la sediu pentru ISC TR, inspecție tehnică pentru ARR, inspecție tehnică extrajudiciară la RAR, etc.)	Efectuarea demersurilor necesare pentru suplimentarea numărului de posturi necesare în raport cu atribuțiile instituțiilor (de ex. operare sisteme automate de constatare Ro-CBE și TCE pentru Poliția Română, controale în trafic și la sediu pentru ISC TR, inspecție tehnică pentru ARR, inspecție tehnică extrajudiciară la RAR, etc.)	Efectuarea demersurilor necesare pentru suplimentarea numărului de posturi necesare în raport cu atribuțiile instituțiilor (de ex. operare sisteme automate de constatare Ro-CBE și TCE pentru Poliția Română, controale în trafic și la sediu pentru ISC TR, inspecție tehnică pentru ARR, inspecție tehnică extrajudiciară la RAR, etc.)	ARR ISCTR	1	Efectuarea unei evaluări privind necesarul de cadre pentru realizarea atribuțiilor în domeniul siguranței rutiere și fundamentarea corespunzătoare, printr-o analiză costuri/beneficiu social	ianuarie 2023	Conducătorii instituțiilor (DG, Inspector de stat șef, etc.)	anuală	Elaborare fundamentare	Existente	Existente	Existente	Nu este cazul																		
																2	Intocmirea documentației pentru alocarea posturilor	decembrie 2023	Șefii compartimentelor de RU din cadrul fiecărei instituții	anuală	Finalizare documentație concurs	Existente	Existente	Nu este cazul									
																									1	Gestionarea solicitărilor pentru participarea la cursurile de formare ca auditor de siguranță rutieră și demararea demersurilor de organizarea a cursurilor la formarea unei grupe	septembrie 2022	Șef SPSP-ARR	Anuală	Intocmire situație cursanți	Existente	Existente	Nu este cazul
3	Derularea cursurilor	iunie 2023	Decan facultate	Anuală	Număr cursanți înscriși pentru evaluarea finală a cadre didactice	Existente	Existente	Nu este cazul																									
									4	Organizarea examenului pentru dobândirea calificății de auditor de siguranță rutieră	septembrie 2023	Secretariat Comisie de atestare, disciplină și soluționare a contestațiilor-ARR	Anuală	Număr cursanți care promovează	Existente	Existente	Nu este cazul																
1	Managementul resurselor umane	Profesionalizarea personalului cu atribuții în siguranța rutieră precum și a auditorilor de siguranță rutieră prin schimburi de experiență și perfecționare profesională periodică a acestora	Cresterea nivelului de pregătire profesională a persoanelor care aplică legislația rutieră și cea conexă	Cresterea nivelului de pregătire profesională a persoanelor care aplică legislația rutieră și cea conexă	MAI	1	Elaborarea unui calendar privind formarea personalului (curriculum, participanți, perioade de formare)	Anual	Șef compartiment RU JGPR	anuală	Elaborare calendar formare profesională	Existente	Existente	Nu este cazul																			
															2	Desfășurarea de sesiuni/cursuri de instruire/formare	Anual	Șef Compartiment RU JGPR	Anual	Elaborare calendar formare profesională	Existente și suplimentare	50 000/an	Buget de stat Financiare externe a nerambursabilă										
1	Managementul resurselor umane	Organizarea, la 2 ani, începând cu 2021, a cursurilor de perfecționare profesională periodică a auditorilor de siguranță rutieră	Organizarea, la 2 ani, începând cu 2021, a cursurilor de perfecționare profesională periodică a auditorilor de siguranță rutieră	Organizarea, la 2 ani, începând cu 2021, a cursurilor de perfecționare profesională periodică a auditorilor de siguranță rutieră	MTI ARR	1	Identificarea numărului de auditori care îndeplinesc condițiile pentru participarea la cursurile de perfecționare	septembrie 2022	Șef SPSP-ARR	Anuală	Intocmire situație cursanți	Existente	Existente	Nu este cazul																			
															2	Incheierea unui contract cu o unitate de învățământ superior	septembrie 2022	Director general ARR	Anuală	Contractare universitate	Existente	Existente	Nu este cazul										

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIV	ACȚIUNE	Acțiunea concretă (descriere)	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		ETAPELE/subiectiunile aprobate pentru realizarea acțiunii							RESURSE necesare estimate/Sursa*			
					Ministere	Instituții/ organizații	Nr. crt.	Denumire/conținut (detaliat)	Termen final de realizare	Responsabil (funcție)	Evaluare	Indicator asociat	Umane suplimentare	Materiale/ logistice	Financiare	Sursa	
1	<i>Managementul siguranței rutiere</i> (continuare)	Cooperare internațională	Asigurarea continuității reprezentării României la grupurile de lucru și reuniunile pe tema siguranței rutiere, care să asigure o comunicare și o cooperare constantă și relevantă cu rutiere la nivelul CE și ONU.	România nu are, în prezent, persoane desemnate la Grupurile de lucru de la nivelul UE sau ONU, pe tema siguranței rutiere, care să asigure o comunicare și o cooperare constantă și relevantă cu organismele internaționale, astfel că desemnarea unor persoane care să asigure reprezentarea României la nivel tehnic este necesară.	ME	Unități de învățământ superior	3	Dezincarea cursurilor	octombrie 2022	Decan facultate	Annuală	Număr cursanți externi și cadre didactice	Existente	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	
					MTI MAI ME	1	Identificarea instituțiilor publice cu atribuții pe linia siguranței rutiere și a specialiștilor din domeniul care pot asigura reprezentarea la nivel tehnic/de expert	august 2022	Președinte GL pentru transporturi rutiere, formare a conducătorilor auto și comunicare de siguranță rutieră/ DPSIR	trimestrială	Crearea unei baze de date cu specialiștii în domeniul siguranței rutiere	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul		
2	Factor Uman	Creșterea nivelului de educație pentru siguranță rutieră în rândul preșcolarilor de elevilor din sistemul de învățământ preuniversitar	Crearea unui spațiu virtual pe site-ul ME dedicat educației rutiere	Spațiul virtual va conține informații de sensibilizare, documente și resurse naționale și internaționale privind siguranța rutieră	ME	ONG	1	Constituirea unei baze de date cu materiale informative;	septembrie 2022	Secretar de stat	Annuală	bază de date existentă	Existente	Existente	Nu este cazul	Bugete ministere	
						2	Intocmirea și aprobarea documentației pentru alocarea unui spațiu dedicat educației rutiere, pe site-ul www.edu.ro;	decembrie 2022	Șef serviciu specialiate	Annuală	Elaborare documentație			Nu este cazul	Nu este cazul	Bugete ministere	
2	Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță	Revizuirea periodică a ghidurilor de educație rutieră	Revizuirea periodică a ghidurilor de educație rutieră	Ca principalele materiale de educație rutieră din unitățile de învățământ, ghidurile trebuie actualizate periodic, în funcție de	ME și MAI	ONG, mediul privat	1	Identificarea Grupurilor de lucru, organismelor cu care țara noastră cooperează la linia siguranței rutiere (ex.: DG-MOVE, CARE, HLG, CBE, ROADPOL, WPI, etc.)	octombrie 2022	Președinte GL pentru transporturi rutiere, formare a conducătorilor auto și comunicare de siguranță rutieră DPSIR	trimestrială	Crearea unei baze de date cu specialiștii în domeniul siguranței rutiere	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	
						3	Desemnarea specialiștilor de către conducătorii instituțiilor	octombrie 2022	Conducător instituție	trimestrială	Emiterea ordinului ministru/deciziilor de desemnare						Buget de stat/alte surse de finanțare
							4	Reprezentare Românie prin participarea la GL și asigurarea continuității	noiembrie 2023	DGRI din instituțiile publice	Semestrală	Număr de participări			Buget de stat/alte surse de finanțare		

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIV	ACȚIUNE	Acțiunea concretă (descriere)	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		ETAPELE/subsecțiunile aprobate pentru realizarea acțiunii							RESURSE necesare estimate/Sursa*			
					Ministere	Instituții/organizații	Nr. crt.	Denumire/conținut (detaliat)	Termen final de realizare	Responsabil (funcție)	Evaluare	Indicator asociat	Umane suplimentare	Materiale/logistice	Financiare	Sursa	
2	Utilizarea dramaturgiei în condiții sigure și elevilor din învățământul de preuniversitar (continuare)	Creșterea nivelului de educație pentru siguranța rutieră în rândul prescolărilor și elevilor din sistemul de învățământ preuniversitar (continuare)	Desemnarea unei persoane responsabile cu educația rutieră la nivelul inspectoratelor școlare și a unităților de învățământ preuniversitar care să coordoneze activitățile privind educația rutieră	evoluția factorilor care influențează comportamentul minorilor în trafic, vor fi selectate și adăugate noi activități, iar ghidurile revizuite vor fi diseminate în toate unitățile de învățământ	ME	ONG	2	Constituirea unei baze de date cu materiale de educație rutieră rezultate din proiecte locale; analiza biannuală a acestor materiale în GL pe educație rutieră.	mai 2023	Președinte GL	Anuală	Anuală	Înțineri ale GL conform calendarului	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Bugete ministere
							3	Avizarea ghidurilor revizuite o dată la doi ani de către reprezentanții ME și MAI	decembrie 2023	Secretar de stat MAI/ME	Anuală	Ghiduri actualizate	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Bugete ministere	
							1	Înlocuirea și transmiterea unei note către inspectoratele școlare referitoare la această obligatie;	septembrie 2022	Secretar de stat ME	Anuală	Transmitere notă la nivel național	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Bugete ministere	
							2	Nominalizarea persoanelor responsabile din cadrul inspectoratelor școlare și ale unităților de învățământ;	septembrie 2022	Conducere inspectorat școlare	Anuală	Transmitere nominalizări	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Bugete ministere	
2	Utilizarea dramaturgiei în condiții sigure și elevilor din învățământul de preuniversitar (continuare)	Creșterea nivelului de educație pentru siguranța rutieră în rândul prescolărilor și elevilor din sistemul de învățământ preuniversitar (continuare)	Organizarea unor sesiuni de informare și a unor cursuri de formare adresate cadrelor didactice din învățământul preuniversitar, cu tematica educației rutieră.	Activitățile de educație rutieră sunt eficiente doar dacă sunt susținute de cadre didactice formate în acest domeniu. În acest sens vor fi organizate sesiuni de informare cu specialiști și cursuri de formare pentru cadrele didactice, prin casele școlare didactice sau furnizori privați de formare.	ME și MAI	ONG	3	Includerea acestor cursuri în oferta caselor școlare didactice;	decembrie 2022	Directorii generali ME	Anual	Anual	Oferă existență la CCD	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Bugete ministere
							4	Diseminarea cât mai largă a ofertei de cursuri de formare în domeniul educației rutiere în vederea încurajării participării cadrelor didactice la acestea.	decembrie 2023	Directorii generali ME/Direcții CCD	Anual	Număr de cadre didactice participante	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Bugete ministere	
							1	Înlocuirea unei note referitoare la această activitate și transmiterea ei către toate bibliotecile și CDI-urile din țară;	2023	Secretar de stat	Anual	Transmitere notă la nivel național	Existente	Bază materială bibliotecii și CDI	Nu este cazul	Nu este cazul	Fonduri externe nerambursabile /Buget minister, bugete autorități publice locale
							2	Identificarea principalelor cauze de accidente în care sunt implicați minori din fiecare județ;		Șef serviciu specialitate DR-IGPR	Anual	Crearea bazei de date accidente	Existente/MAI	Nu este cazul	Nu este cazul	Buget minister MAI	
2	Utilizarea dramaturgiei în condiții sigure și elevilor din învățământul de preuniversitar (continuare)	Creșterea nivelului de educație pentru siguranța rutieră în rândul prescolărilor și elevilor din sistemul de învățământ preuniversitar (continuare)	Derularea de activități periodice care să includă teme de educație rutieră specifică* în cadrul bibliotecilor școlare și a centrelor de informare și documentare	Planificarea a 2 activități specifice pe semestru, cu responsabil și resurse alocate;	ME	ONG, Autorități publice locale	3	Planificarea a 2 activități specifice pe semestru, cu responsabil și resurse alocate;		Inspectorii școlari	Semestruală	Semestruală	Creare planificare semestruală	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Buget minister
							4	Realizarea activităților și evaluarea acestora.		Inspectorii școlari	Semestruală	Număr participanți/județ și Rezultate evaluării locale	Personal didactic auxiliar	Nu este cazul	Nu este cazul	Buget minister, bugete autorități publice locale	

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIV	ACȚIUNE	Acțiunea concretă (descriere)	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		ETAPELE/subacțiunile aprobate pentru realizarea acțiunii						RESURSE necesare estimate/Sursa*			
					Ministere	Instituiții/organizații	Nr. crt.	Denumire/continut (detaliat)	Termen final de realizare	Responsabil (funcție)	Evaluare	Indicator asociat	Umame suplimentare	Materiale/logistice	Financiare	Sursa
2 (cont.)	Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță (cont.)	Cresterea nivelului de educație pentru siguranță rutieră în rândul preșcolărilor și elevilor din sistemele de învățământ preuniversitar (continuare)	Consolidarea cooperării naționale între sectorul public și privat privind educația pentru siguranță rutieră	Intensificarea comunicării dintre ME, MAI și organizații guvernamentale și neguvernamentale cu preocupări în domeniul educației rutiere, în vederea derulării în parteneriat a unor programe, proiecte și acțiuni de educație rutieră în unitățile de învățământ.	ME și MAI	ONG-uri de profil, asociații, companii private	1	Crearea și actualizarea conținutului unei baze de date, centralizată la nivelul ME, care să includă toate organizațiile neguvernamentale din România, cu preocupări în domeniul educației pentru siguranță rutieră	permanent	Secretar de stat ME	Anuală	crearea unei baze de date	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Buget ministere
							2	Dezvoltarea cooperării interinstituționale și asigurarea unui mediu eficient de schimb de informații	permanent	Secretar de stat ME	Anuală	Număr înfățișări organizate	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Buget ministere
							3	Încheierea unor protocoale de colaborare pe teme de educație rutieră	decembrie 2022	Secretar de stat ME	Anual	Număr protocoale încheiate	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Buget ministere/bugete partenerieri
							4	Realizarea unor materiale educaționale comune și diseminarea acestora în rândul cadrelor didactice	decembrie 2023	Director general ME	Anual	Număr proiecte parteneriiale; număr materiale educaționale realizate	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Buget ministere/Buget ONG
							5	Cresterea gradului de utilizare a instrumentelor prevăzute în documentele adoptate la nivel național și internațional care vizează educația pentru siguranță rutieră.	permanent	Secretar de stat ME	Anuală	Număr participanți/judecatori și Rezultate evaluări locale	Existente/colaboratori			Buget ministere, bugete autorități publice locale/Bugete partenerieri
2 (cont.)	Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță (cont.)	Promovarea activităților de educație rutieră	Derularea Programului Național de Educație pentru Siguranță	Scopul Programului Național este dezvoltarea de proiecte, campanii educaționale, exemple de bune practici și politici publice, care să vină în sprijinul îmbunătățirii și dezvoltării sistemului de educație extracurriculară: educație rutieră, prin proiectele "Ora de Educație Rutieră" și educație pentru prim-ajutor și gestionarea situațiilor de urgență, prin proiectele "Leapsa pentru Viață", "Protektor" și derularea de formatori din cadrul ONG-urilor cu obiect de activitate siguranță rutieră, în parteneriat cu ofițeri ai Poliției Rutiere și cadre didactice și presupun susținerea de workshop-uri și cursuri prin educație non-formală, care îmbină teoria cu practica și jocurile de rol, dar și prezentări, demonstrații, cursuri de formare a cadrelor didactice și a voluntarilor, evenimente publice și concursuri, campanii educaționale sau campanii publicitare și de informare.	ME și MAI	ONG-uri cu obiect de activitate siguranță rutieră	1	Încheierea de parteneriate cu ME și autorități publice locale pentru extinderea programului "Ora de educație rutieră" la nivel național	decembrie 2022	Coordonator proiect	Semestrală	încheiere protocoale de colaborare	Existente/colaboratori	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul
							2	Derularea de activități pentru însușirea corectă a regulilor de circulație, regulilor de prim-ajutor și situații de urgență pentru 500.000 elevi	decembrie 2023	Coordonator proiect	Semestrală	Număr elevi participanți	Existente/colaboratori	Nu este cazul	Nu este cazul	Buget ministere, bugete autorități publice locale/Alte surse legal constituite
							3	Acreditarea unui suport de curs și formarea a 3000 de cadre didactice în domeniul educației rutiere	decembrie 2023	Coordonator proiect	Semestrală	Număr cadre didactice formate	Existente/colaboratori	Nu este cazul	Nu este cazul	Buget ministere, bugete autorități publice locale/Alte surse legal constituite
							4	Elaborarea și promovarea unui document de politici publice privind desfășurarea activităților de educație rutieră care să asigure sustenabilitate pe termen lung.	decembrie 2023	Coordonator proiect	Trimestrală	Aprobare document politici publice	Existente/colaboratori	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIV	ACȚIUNE	Acțiunea concretă (descriere)	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		ETAPELE/subacțiunile aprobate pentru realizarea acțiunii							RESURSE necesare estimate/Sursa*			
					Ministere	Instituții/ organizații	Nr. crt.	Denumire/ținut (detaliat)	Termen final de realizare	Responsabil (funcție)	Evaluare	Indicador asociat	Umane suplimentare	Materiale/logistice	Financiare	Sursa	
2 (cont.)	Utilizarea zărilor de drumurilor în condiții de siguranță (cont.)	Actualizarea procesului de instruire și examinare în vederea obținerii permisului de conducere	Creșterea calității serviciilor și a gradului de siguranță rutieră prin reducerea termenilor de programare la proba practică a examenului pentru obținerea permisului de conducere, ca urmare a creșterii gradului de pregătire a candidaților și implicat a gradului de promovabilitate la prima probă practică susținută de candidat	Modificarea OMAI nr. 268/2010 privind procedura de examinare pentru obținerea permisului de conducere prin eliminarea în vederea eliminării obligativității prezentării dovezii care atestă efectuarea a cel puțin 6 ore suplimentare de pregătire practică într-o școală de conducători auto autorizată. Această măsură va contribui la reducerea birocrăției, precum și la o creștere a interesului acordat pregătirii inițiale efectuate în cadrul școlilor de conducători auto autorizate	MAI DRPCIV		1	Elaborarea propunerii de modificare a OMAI nr. 268/2010 privind procedura de examinare pentru obținerea permisului de conducere prin eliminarea acestei prevederi.	noiembrie 2022	Director DRPCIV	Trimestrială	Proiect act normativ finalizat	Existente	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	
							2	Promovarea proiectului de act normativ pe circuitul de aprobare	decembrie 2022	Director DRPCIV	Trimestrială	Transmiterea proiectului pe circuitul de aprobare	Existente	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	
2 (cont.)	Utilizarea zărilor de drumurilor în condiții de siguranță (cont.)	Actualizarea procesului de instruire și examinare în vederea obținerii permisului de conducere (continuare)	Modificarea procedurii de atestare și evaluare a examenatorilor, prevăzută de O.M.A.I. nr. 260/2011 pentru stabilirea normelor privind formarea, evaluarea, examinarea, atestarea și controlul examenatorilor care participă la desfășurarea examenelor	Analiza prevederilor actelor normative existente, necesitatea transpunerii în legislația internă a Directivei Consiliului (UE) 2017/159 din 19 decembrie 2016 de punere în aplicare a Acordului privind munca în aplicare a Convenției privind Internaționala a Muncii, încheiată la 21 mai 2012 între Confederația Generală a Cooperativelor Agricole din uniunea Europeană (Cogesa), Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (EITF) și Asociația Organizatorilor Naționale ale	MAI DRPCIV		1	Analiza posibilității introducerii unei probe pe simulator în cadrul activității de evaluare anuală.	octombrie 2022	Director DRPCIV	Trimestrială	Elaborare nota fundamentare	Existente	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	
							2	Modificarea și completarea O.M.A.I. nr. 260/2011 pentru stabilirea normelor privind formarea, evaluarea, examinarea, atestarea și controlul examenatorilor care participă la desfășurarea examenelor practice pentru obținerea permisului de conducere	noiembrie 2022	Director DRPCIV	Trimestrială	Proiect act normativ finalizat	Existente	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	
2 (cont.)	Utilizarea zărilor de drumurilor în condiții de siguranță (cont.)	Îmbunătățirea evaluării medicale și psihologice	Modificarea cadrului legal privind examinarea medicală și psihologică aplicabile personalului cu atribuții în transporturilor	Analiza cadrului legal existent privind examinarea medicală și psihologică aplicabile personalului cu atribuții în siguranța transporturilor	MTI-DM MS		3	Promovarea proiectului de act normativ pe circuitul de aprobare	decembrie 2022	Director DRPCIV	Trimestrială	Transmiterea proiectului pe circuitul de aprobare	Existente	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	
							1	Analiza cadrului legal existent privind examinarea medicală și psihologică aplicabile personalului cu atribuții în siguranța transporturilor	septembrie 2022	Director DM-MTI	Anuală	Analiză realizată	Existente	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	
2 (cont.)	Utilizarea zărilor de drumurilor în condiții de siguranță (cont.)	Îmbunătățirea evaluării medicale și psihologice	Modificarea cadrului legal privind examinarea medicală și psihologică aplicabile personalului cu atribuții în siguranța transporturilor	Analiza prevederilor actelor normative existente, necesitatea transpunerii în legislația internă a Directivei Consiliului (UE) 2017/159 din 19 decembrie 2016 de punere în aplicare a Acordului privind munca în aplicare a Convenției privind Internaționala a Muncii, încheiată la 21 mai 2012 între Confederația Generală a Cooperativelor Agricole din uniunea Europeană (Cogesa), Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (EITF) și Asociația Organizatorilor Naționale ale	MTI-DM MS		2	Consultarea tuturor instituțiilor implicate:	octombrie 2022	Director DM-MTI	semestrială	Solicitare /emitere puncte de vedere, avize etc	Existente	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	
							3	Elaborarea referatului de aprobare a modificării/ completării cadrului legal;	noiembrie 2022	Director DM-MTI	semestrială	Aprobare referat de modificare	Existente	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIV	ACȚIUNE	Acțiunea concretă (descriere)	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		ETAPELE/subacțiunile aprobate pentru realizarea acțiunii						RESURSE necesare estimate/Sursa*			
					Ministere	Instituii/ organizații	Nr. crt.	Denumire/continut (detaliat)	Termen final de realizare	Responsabil (funcție)	Evaluare	Indicator asociat	Umane suplimentare	Materiale/logistice	Financiare	Sursa
2	Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță (cont.)	Îmbunătățirea evaluării medicale și psihologice (continuare)	Analizarea oportunității modificării cadrului legal pentru evaluarea psihologică la preschimbarea permisului auto are ca scop efectuarea unei analize comune cu privire la eficiența unei astfel de măsuri, considerând că evaluarea psihologică poate fi adoptată ca o măsură complementară în cazul conducătorilor auto care dovedesc faptul că au un comportament periculos pe drumul public.	Intreprinderilor de Pescuit din Uniunea Europeană, a Directivei 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului, privind permisele de conducere, modificată de Directiva 2014/85/UE, precum și disfuncționalitățile și problemele semnalate în mod constant de către unitățile medicale și/sau psihologice agreate de MTI pentru efectuarea examenilor medicale și/sau psihologice a personalului cu atribuții în siguranța transporturilor și a directorilor de specialitate din minister			4	Optimizarea/Modificarea cadrului legal	decembrie 2022	Director DM - MTI, Director MS	semestrială	Ordin MTI modificat	Existente	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul
				MAI MTI-DM MS		1	Analiza, în cadrul GL pentru formare a conducătorilor auto din cadrul DPISR, a psihologic la preschimbarea permisului de furmza evaluare psihologică - cabinete de psihologie acreditate MTI care pot să preia și cererile pentru evaluare psihologică la preschimbarea permisului;	septembrie 2022	Coordonator DPISR	anuală	Stabilirea numărului exact de cabinete de psihologie autorizate de MTI care pot oferi evaluare în vederea eliberării avizului de apt psihologic	Existente	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	
2	Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță (cont.)	Derularea de campanii privind riscul rutier la nivel național	Difuzarea de mesaje sociale privind siguranța copiilor în mașină în mass-media și cu ajutorul panourilor publicitare/infrastructură lizibilă amplasate pe autostrăzi și drumuri naționale	Identificarea celor mai eficiente instrumente pentru urmărirea sării psihice a conducătorilor auto în cadrul GL pentru formare a conducătorilor auto din cadrul DPISR și, după caz, actualizarea cadrului legal necesar introducerii prevederilor privind obligativitatea obținerii avizului de apt psihologic la preschimbarea permisului de conducere prin modificarea legislației la nivelul MAI/DRPCIV și MTI		2	Identificarea celor mai eficiente instrumente pentru urmărirea sării psihice a conducătorilor auto în cadrul GL pentru formare a conducătorilor auto din cadrul DPISR și, după caz, actualizarea cadrului legal necesar introducerii prevederilor privind obligativitatea obținerii avizului de apt psihologic la preschimbarea permisului de conducere prin modificarea legislației la nivelul MAI/DRPCIV și MTI	iunie 2023	Coordonator DPISR Director DRPCIV/Director DM-MTI	anuală	Elaborare proiecte de acte normative.	Existente	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	
				MTI MAI ME		1	Identificarea mesajelor privind utilizarea scaunelor auto/sistemelor de retenție pentru copii în cadrul GL pentru comunicare de siguranță rutieră din cadrul DPISR	septembrie 2022	Președinte GL comunicare în siguranța rutieră	Finală	Creare mesaje pentru difuzare	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	
				Difuzarea mesaje prin intermediul panourilor publicitare/infrastructuri lizibile amplasate pe autostrăzi și drumuri naționale				septembrie 2022	DG CNAIR	Annuală	Număr afișări/împuri de drum/flux trafic	Nu este cazul	Panouri și infrastructură lizibilă	Nu este cazul	Buget CNAIR parteneri/ ONG-uri cu obiect de activitate siguranța rutieră	Nu este cazul
				Identificat parteneri media				octombrie 2022	Președinte GL comunicare în siguranța rutieră	Finală	Creare baza de date parteneri	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIV	ACȚIUNE	Acțiunea concretă (descriere)	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		ETAPELE/subacțiunile aprobate pentru realizarea acțiunii							RESURSE necesare estimate/Sursa*			
					Ministere	Instituții/ organizații	Nr. crt.	Denumire/conținut (detaliat)	Termen final de realizare	Responsabil (funcție)	Evaluare	Indicator asociat	Umane suplimentare	Materiale/ logistice	Finanțiere	Sursa	
2 (cont.)	Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță (cont.)	Derularea de campanii privind riscurile rutiere la nivel național (continuare)	Integrarea în curriculum de cursuri de puericultura a unui modul de siguranță auto copii precum și a unui modul de prim-ajutor pentru sugari și copiii mic.	Este importantă consistența părinților cu privire la siguranța rutieră și la măsurile pe care le pot lua pentru deplasarea în siguranță cu un copil mic. Modulele vor conține atât informații legate de anatomia copilului mic, deplasarea în siguranță cu ajutorul sistemelor de retenție pentru copii, modalitățile de a selecta sistemele optime pentru vârstă și constituția copilului, cât și de acordare a primului ajutor.	MTI	MMPS Fundatia Siguranță Auto Copii Societate civilă	1	Elaborarea, în cadrul GL pentru formare a conducătorilor auto și comunicare de siguranță rutieră, a unui modul privind deplasarea în siguranță a copililor în autovehicul, cu participarea reprezentanților din cadrul MMPS	septembrie 2022	Președinte GL comunicare în siguranță rutieră	Anuală	Elaborare suport curs	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Buget CNAIR/ parteneri/ ONG-uri cu obiect de activitate siguranța rutieră	
2 (cont.)	Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță (cont.)	Derularea de campanii privind riscurile rutiere la nivel național (continuare)	Crearea unui spațiu virtual destinat promovării informațiilor actualizate (analize, studii implementare SNSR) privind siguranța rutieră	Optimizarea site-ului cistr.ro prin utilizarea de instrumente (ex: Microsoft Power BI) care să preia date și analize din domeniul rutier și să permită vizualizarea datelor și statisticilor într-un format interactiv, inclusiv prin infografice (ex. număr de accidente pe un anumit segment/regiune/perioadă de timp, probleme în trafic, drumuri în lucru, etc.) și unde să fie publicat stadiul implementării măsurilor din SNSR.	MTI ARR		3	Aprobația modului la nivelul MMPS	februarie 2023	Șef direcție specialitate MMPS	Anuală	Introducere module elaborate în curricula	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	
2 (cont.)	Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță (cont.)	Derularea de campanii privind riscurile rutiere la nivel național (continuare)	Crearea unui spațiu virtual destinat promovării informațiilor actualizate (analize, studii implementare SNSR) privind siguranța rutieră	Optimizarea site-ului cistr.ro prin utilizarea de instrumente (ex: Microsoft Power BI) care să preia date și analize din domeniul rutier și să permită vizualizarea datelor și statisticilor într-un format interactiv, inclusiv prin infografice (ex. număr de accidente pe un anumit segment/regiune/perioadă de timp, probleme în trafic, drumuri în lucru, etc.) și unde să fie publicat stadiul implementării măsurilor din SNSR.	MTI ARR		1	Elaborarea unei note de fundamentare privind includerea pe lista de investiții a achiziției de licențe/software necesare pentru optimizarea site-ului cistr.ro	august 2022	Coordonator SCISR	finală	Elaborare notă de fundamentare	Existente	Existente	Nu este cazul	Ale surse de finanțare/Buget ARR	
							2	Elaborarea unei note de fundamentare privind includerea pe lista de investiții a achiziției de servicii necesare pentru optimizarea și mentenanța site-ului cistr.ro	august 2022	Coordonator SCISR	finală	Elaborare notă de fundamentare	Existente	Existente	Nu este cazul	Ale surse de finanțare/Buget ARR	
							3	Aprobația notelor de fundamentare privind achiziția serviciilor de optimizare și mentenanță a site-ului cistr.ro, precum și a licențelor/softwarelor, etc. necesare îmbunătățirii site-ului	decembrie 2022	DG ARR	finală	Aprobare notă de fundamentare	Existente	Existente	Nu este cazul	Ale surse de finanțare/Buget ARR	
							3	Elaborare referat pentru demararea procedurilor de achiziție a serviciilor, licențelor și soft-ului necesar pentru optimizarea site-ului cistr.ro	martie 2023	Coordonator SCISR	finală	Aprobare referat	Existente	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	
							4	Achiziție servicii și soft licențe necesare pentru optimizarea site-ului cistr.ro	aprilie 2023	Șef serviciu achiziții publice	finală	achiziție servicii și soft/licențe	Existente	Existente	6.000 Euro	Ale surse de finanțare/Buget ARR	

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIV	ACȚIUNE	Acțiunea concretă (descriere)	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		ETAPELE/subacțiunile aprobate pentru realizarea acțiunii							RESURSE necesare estimate/Sursa*			
					Ministere	Instituții/ organizații	Nr. crt.	Denumire/conținut (detaliat)	Termen final de realizare	Responsabil (funcție)	Evaluare	Indicator asociat	Umane suplimentare	Materiale/logistice	Financiare	Sursa	
5				Elaborare și transmitere adrese către instituțiile cu atribuții în siguranța rutieră (RAR, IGPR, ARR, etc.) pentru punerea la dispoziție a datelor actualizate din domeniu			5	Elaborare și transmitere adrese către instituțiile cu atribuții în siguranța rutieră (RAR, IGPR, ARR, etc.) pentru punerea la dispoziție a datelor actualizate din domeniu	Coordonator SCISR	finală	Transmitere solicitari	Existente	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul		
6				Operationalizarea site-ului cisr.ro cu funcționalități care să permită interogarea datelor și vizualizarea interactivă, precum și informații privind stadiul implementării măsurilor din SNSR			6	Operationalizarea site-ului cisr.ro cu funcționalități care să permită interogarea datelor și vizualizarea interactivă, precum și informații privind stadiul implementării măsurilor din SNSR	Coordonator SCISR	finală	Site accesibil și funcțional	Existente	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul		
1				Derularea de acțiuni cu efective proprii pe linie de viteză, neacordare prioritate vehicule, neacordare prioritate pietoni, indisiplină pietonală, abateri bicicliști, respectarea normelor privind recererea la nivel cu caka ferată, consumul de alcool/droguri.			1	Derularea de acțiuni cu efective proprii pe linie de viteză, neacordare prioritate vehicule, neacordare prioritate pietoni, indisiplină pietonală, abateri bicicliști, respectarea normelor privind recererea la nivel cu caka ferată, consumul de alcool/droguri.	IGPR	dupa finalizarea acțiunii și anual	Număr de acțiuni realizate	Existente. In funcție de amploarea acțiunii vor fi stabilite/angrenate efectivele necesare	Existente. In funcție de amploarea acțiunii vor fi stabilite/angrenate efectivele necesare	Existente. In funcție de amploarea acțiunii vor fi stabilite/angrenate efectivele necesare	Existente. In funcție de amploarea acțiunii vor fi stabilite/angrenate efectivele necesare	nu este cazul	
2				Derularea de acțiuni în colaborare cu alte instituții, pe linie de stare tehnică, legalitate transport rutier marfă și persoane, transport mărfuri periculoase.			2	Derularea de acțiuni în colaborare cu alte instituții, pe linie de stare tehnică, legalitate transport rutier marfă și persoane, transport mărfuri periculoase.	IGPR	dupa finalizarea acțiunii și anual	Număr de acțiuni realizate	Existente. In funcție de amploarea acțiunii vor fi stabilite/angrenate efectivele necesare	Existente. In funcție de amploarea acțiunii vor fi stabilite/angrenate efectivele necesare	Existente. In funcție de amploarea acțiunii vor fi stabilite/angrenate efectivele necesare	Existente. In funcție de amploarea acțiunii vor fi stabilite/angrenate efectivele necesare	nu este cazul	
1				Elaborarea statisticii modului de evoluție a accidentelor rutiere, prin interogarea bazei de date EAC			1	Elaborarea statisticii modului de evoluție a accidentelor rutiere, prin interogarea bazei de date EAC	IGPR	Semestrial	Întocmirea statisticii	Existente	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul		
1				Efectuarea etapelor de măsuratori, la nivel național			1	Efectuarea etapelor de măsuratori, la nivel național	Sef Departament Cercetare	Anuală	Creare bază de date	Existente	Existente	Ale surse de finanțare/Buget RAR	Ale surse de finanțare/Buget RAR		
2				Prelucrarea și analiza rezultatelor măsurătorilor			2	Prelucrarea și analiza rezultatelor măsurătorilor	Sef Departament Cercetare	Anuală	Elaborare statistici	Existente	Existente	Ale surse de finanțare/Buget RAR	Ale surse de finanțare/Buget RAR		

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIV	ACȚIUNE	Acțiunea concretă (descriere)	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		ETAPELE/subacțiunile aprobate pentru realizarea acțiunii						RESURSE necesare estimate/Sursa*					
					Ministere	Instituții/organizații	Nr. crt.	Denumire/conținut (detaliat)	Termen final de realizare	Responsabil (funcție)	Evaluare	Indicator asociat	Umane suplimentare	Materiale/logistice	Financiare	Sursa		
				3. Indicatorul-cheie de performanță pentru utilizarea echipamentelor de protecție 4. Indicatorul-cheie de performanță pentru distragerea atenției șoferului prin folosirea dispozitivelor portabile 5. Indicatorul-cheie de performanță pentru siguranța vehiculului					3	Elaborarea de statistici comparative și analiza modului de evoluție a indicatorilor în timp	decembrie 2022	Sef Departament Cercetare	Anuală	Intocmire analiză comparativă	Existente	Existente	Existente	Alte surse de finanțare/Buget RAR
				Îmbunătățirea metodologiei de culegere a datelor. Dezvoltarea metodologiei culegerii de date care să ia baza indicatorului cheie în siguranță rutieră privind "alcooolul", în baza definiției Comisiei Europene "procentul conducătorilor auto ce circulă în limita legală de consum de alcool"	MTI MAI			1	Elaborare metodologie privind calculul indicatorului cheie de siguranță "Alcool", în cadrul GL DPISR	decembrie 2022	Președinte GL	Anuală	Elaborare metodologie	Existente	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	
2 (cont.)	Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță (cont.)	Analiza continuă a indicatorilor de performanță în siguranța rutieră (continuare)	Evaluarea continuă a indicatorilor cheie de performanță (KPI) (continuare)	Îmbunătățirea metodologiei de culegere a datelor. Dezvoltarea metodologiei culegerii de date care să ia baza indicatorului cheie în siguranță rutieră privind Infrastructura, în baza definiției Comisiei Europene: "procentul distanței parcurse de autovehicule pe drumuri cu un grad de siguranță peste un prag convenit"	MTI RAR MTI CNAIR MAI			1	Elaborare metodologie privind calculul indicatorului cheie de siguranță "Infrastructură" în rând cont de pragul de siguranță al infrastructurii și de valorile privind distanța parcursă, în cadrul GL DPISR	decembrie 2023	Președinte GL	Anuală	Elaborare metodologie	Existente	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	
				Analiza indicatorului "Intervenție de urgență post accident"	MAI DSU			1	Elaborare metodologie privind calculul indicatorului cheie de siguranță	septembrie 2022	Director DSU	Anuală	Elaborare metodologie	Existente	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	
				Indicatorul se utilizează în constatarea și calcularea depreciilor fizice a vehiculelor. Pentru analiza acestuia, este necesară elaborarea metodologiei de culegere a datelor.	MTI; RAR	Mediul Academic		1	Analiza bazelor de date RAR.	septembrie 2022	Sef Departament Cercetare	Anuală	Identificare stadiu actual	Existente	Existente	Existente	Alte surse de finanțare/Buget RAR	
								2	Calcularea indicatorului.	decembrie 2022	Sef Departament Cercetare	Anuală	Intocmirea statistici	Existente	Existente	Existente	Alte surse de finanțare/Buget RAR	
								3	Elaborarea de statistici, analiza evoluției indicatorului în timp.	permanent	Sef Departament Cercetare	Anuală	Intocmire analiză comparativă	Existente	Existente	Existente	Alte surse de finanțare/Buget RAR	

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIV	ACȚIUNE	Acțiunea concretă (descriere)	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		ETAPELE/subacțiunile aprobate pentru realizarea acțiunii						RESURSE necesare estimate/Sursa*			
					Ministere	Instituții/ organizații	Nr. crt.	Denumire/conținut (detaliat)	Termen final de realizare	Responsabil (funcție)	Evaluare	Indicator asociat	Umane suplimentare	Materiale/logistice	Financiare	Sursa
2 (cont.)	Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță (cont.)	Modernizarea cadrului legislativ în domeniul siguranței rutiere	Reglementarea unor standarde cu privire la pistele pentru bicicliști în vederea creșterii nivelului de siguranță al infrastructurii pentru ciclist.	România nu beneficiază în acest moment de norme privind proiectarea și execuția pistelor pentru biciclete la standarde europene. MDLPA a elaborat un Ghid de proiectare a infrastructurii pentru biciclete, necesar pentru amenajarea pistelor pentru biciclete în vederea asigurării unor alternative de transport mai abordabile ca preț, mai ușor accesibile, mai sănătoase și mai puțin poluante, care să poată înlocui obiceiurile actuale ale utilizatorilor în materie de mobilitate.	MDLPA		1	Actualizarea Ghidului cu propunerile de modificări și completări primite	august 2022	Director Direcție specifică MDLPA	finală	Finalizare proiect Ghid	existente	existente	nu este cazul	nu este cazul
							2	Promovarea pe circuitul de aprobare	septembrie 2022	SS MDLPA	finală	Aprobare act normativ de aprobare a Ghidului	existente	existente	nu este cazul	nu este cazul
			Completarea legislației rutiere privind reglementarea distanței în mers între două vehicule, pe autostrăzi și drumuri expres	În acest moment nu este prevăzută în legislație păstrarea distanței minime în mers, însă studiile au dovedit faptul că nepăstrarea distanței este unul dintre factorii determinanți ai accidentelor rutiere, în special coroborat cu viteza neadaptată. Ca urmare, este necesară promovarea spre adoptare a unui proiect de act normativ care să reglementeze distanța în mers	MAI		1	Analiza legislației europene privind modalitatea de reglementare la nivelul altor state membre a distanței în mers	ianuarie 2023	IGPR	anuală	Noiță elaborată	existente	existente	nu este cazul	nu este cazul
							2	Intocmirea anteproiectului de act normativ	septembrie 2023	IGPR	anuală	Proiect aprobat și transmis pe circuitul de adoptare	existente	existente	nu este cazul	nu este cazul
			Completarea legislației rutiere privind viteza medie de circulație a autovehiculelor pe autostrăzi, drumuri expres și naționale	În acest moment, în România nu există baza necesară stabilirii vitezei medii, însă studiile au dovedit faptul că acesta este un instrument valoros în gestionarea vitezei. Ca urmare, este necesară promovarea spre adoptare a unui proiect de act normativ care să reglementeze detecția vitezei medii a autovehiculelor pe anumite tronsoane de drum	MAI		1	Analiza legislației europene privind modalitatea de reglementare la nivelul altor state membre a vitezei în mers	ianuarie 2023	IGPR	anuală	Noiță elaborată	existente	existente	nu este cazul	nu este cazul
							2	Intocmirea anteproiectului de act normativ	septembrie 2023	IGPR	anuală	Proiect aprobat și transmis pe circuitul de adoptare	existente	existente	nu este cazul	nu este cazul
2 (cont.)	Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță (cont.)	Modernizarea cadrului legislativ în domeniul siguranței rutiere (continuare)	Actualizarea cadrului normativ cu impact asupra sistemului de urgență	Promovarea acelor normative privind atestarea asistenților medicali, activitatea de triaj și autorizarea serviciilor publice de ambulanță și a experților din Comisiile de autorizare a serviciilor publice și private de ambulanță prezintă o nevoie stringentă pentru buna desfășurare a activității sistemului de urgență, cu impact inclusiv asupra modului de gestionare a victimelor accidentelor rutiere și implicit asupra domeniului siguranței rutiere	MS		1	Actualizarea OMS nr. 1519/2009 privind modalitatea de autorizare a serviciilor publice de ambulanță, SMURD și a serviciilor private de ambulanță, anume clarificarea procedurii de autorizare	septembrie 2022	SS MS	Semestrală	Proiect aprobat și transmis pe circuitul de adoptare	existente	existente	nu este cazul	nu este cazul
							2	Actualizarea OMS nr. 64/2010 în sensul stabilirii unei modalități mai eficiente de numire a experților din Comisiile de autorizare a serviciilor publice și private de ambulanță	septembrie 2022	SS MS	Semestrală	Proiect aprobat și transmis pe circuitul de adoptare	existente	existente	nu este cazul	nu este cazul

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIV	ACȚIUNE	Acțiunea concretă (descriere)	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		ETAPELE/subacțiunile aprobate pentru realizarea acțiunii						RESURSE necesare estimare/Sursa*				
					Ministere	Instituții/ organizații	Nr. crt.	Denumire/conținut (detaliat)	Termen final de realizare	Responsabil (funcție)	Evaluare	Indicator asociat	Umane suplimentare	Materiale/ logistice	Financiare	Sursa	
								3	Elaborarea unui proiect de OMS pentru crearea cadrului legal privind promovarea programului de studii complementare și obținerea atestării asistenților medicali, conform prevederilor Anexei nr. 4 art. 3 alin. 1) din OMS nr. 2021/2008 privind aprobarea Normelor Metodologice de aplicare a Titlului IV "Sistemul Național de Asistență Medicală de Urgență și Prim Ajutor Calificat", din Legea nr. 95/2006 privind reforma în domeniul sănătății.	septembrie 2022	SS MS	Semestrală	Proiect aprobat și transmis pe circuitul de adoptare	existente	existente	nu este cazul	nu este cazul
								4	Actualizarea OMS nr. 48/2009 pentru operationalizarea modalității în care se desfășoară activitatea de triaj în Unitățile de Primiri Urgențe	septembrie 2022	SS MS	Semestrală	Proiect aprobat și transmis pe circuitul de adoptare	existente	existente	nu este cazul	nu este cazul
2 (cont.)	Utilizarea drunim- rilor în condiții de siguranță (cont.)	Operationalizarea sistemelor automate de constatare a încălcărilor în domeniul rutier prin operationalizarea sistemelor automate de detecție și sancționare a abaterilor la regimul rutier	Operationalizarea sistemelor automate de constatare (procesare) a abaterilor Ro-CBE	Emiterea de solicitari și procese-verbale de constatare și sancționare, precum și comunicarea acestora în sistem automat		MAI		1	Identificarea surselor de finanțare/autofinanțare pentru mentenanța sistemului	septembrie 2022	IGPR	anuală	Stabilirea sursei din bugetul de stat distinct.	Nu este cazul	Pe un an> 250 Radare- după 2.271.300 lei; Indicator ce este în raport cu numărul de sisteme de detecție preluate în Ro-CBE	Buget de stat alimentarea cu amenzi emise automat	
								2	Identificarea surselor de finanțare/autofinanțare pentru înființarea funcțiilor necesare operării sistemului	septembrie 2022	IGPR	anuală	număr de funcții bugetare identificate	Pentru 250 de aparate radar sunt necesare minimum 150 persoane (indicator proporție 60% din aparate)		Pe un an salarii> 100 Radare- 3.240.000 lei; 250 Radare- 8.100.000 lei; Radare - 32.400.000 lei	Buget de stat după alimentarea cu amenzi emise automat

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIV	ACȚIUNE	Acțiunea concretă (descriere)	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		ETAPELE/subacțiunile aprobate pentru realizarea acțiunii						RESURSE necesare estimate/Sursa*				
					Ministere	Instituții/ organizații	Nr. crt.	Denumire/conținut (detaliat)	Termen final de realizare	Responsabil (funcție)	Evaluare	Indicator asociat	Umane suplimentare	Materiale/logistice	Financiare	Sursa	
2 (cont.)	Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță (cont.)	Eficiențierea modului de constatare a încălcărilor în domeniul rutier prin operationalizarea sistemelor automate de detecție și sancționare a abaterilor la regulile rutier (continuare)	Stabilirea unor cerințe tehnice standard pentru sistemele automate de detecție a abaterilor la regulile rutier	Existența unui set de date într-un format cadru care să poată fi preluat din sistemele de detecție în sistemul de procesare (Ro-CBE)	MAI		3	Elaborarea proiectului de modificare legislativă privind operationalizarea sistemelor automate de constatare (procesare) a abaterilor RO-CBE și promovarea pe circuitul de aprobare/avizare.	decembrie 2022	IGPR	anuală	Elaborare proiect act normativ	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	
							4	Operationalizarea sistemului automate de constatare (procesare) a abaterilor RO-CBE	junie 2024	IGPR	anuală	Numar constatari procesate.	Pentru 250 de aparate radar sunt necesare minim 150 sisteme			Cheltuieli anuale de expedijie și alimentarea cu amenzi emise automat	Buget de stat dupa alimentarea cu amenzi emise automat
2 (cont.)	Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță (cont.)	Eficiențierea modului de constatare a încălcărilor în domeniul rutier prin operationalizarea sistemelor automate de detecție și sancționare a abaterilor la regulile rutier (continuare)	Implementarea de sisteme automate de detecție a abaterilor la nivelul rețelei de autostrăzi, drumuri naționale, etc.	Realizarea de sisteme automate de detecție, compatibile cu sistemul Ro-CBE, pe toate categoriile de drumuri	MTI MAI		1	Achiziție și utilizare/montare/instalare	Decembrie 2023		anuală	Număr echipamente utilizate	Pentru polite nu este cazul radar	250 aparate radar	Estimare buget pentru 250 aparate radar instalate pe autostrazile de polite 30.625.000 lei	Estimare buget pentru 250 aparate radar instalate pe autostrazile de polite 30.625.000 lei	Finantare fonduri UE
							2	Elaborarea proiectului de modificare legislativă privind sistemele automate de detecție a abaterilor la regulile rutier și promovarea pe circuitul de aprobare/avizare.	decembrie 2022	IGPR	anuală	Proiect elaborat și transmis pe circuitul de adoptare	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIV	ACȚIUNE	Acțiunea concretă (descriere)	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		ETAPELE/subacțiunile aprobate pentru realizarea acțiunii						RESURSE necesare estimate/Sursa*			
					Ministere	Instituții/ organizații	Nr. crt.	Denumire/conținut (detaliat)	Termen final de realizare	Responsabil (funcție)	Evaluare	Indicator asociat	Umane suplimentare	Materiale/logistice	Financiare	Sursa
2 (cont.)	Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță (cont.)	Implementarea de sisteme automate de detecție a abaterilor la nivelul rețelei de autostrăzi, drumuri naționale, etc. (continuare)	Operationalizarea serviciului automat de transmiterea a titlului de creanță pentru plata amenzilor contravenționale (TCE)	Realizarea de sisteme automate de detecție, compatibile cu sistemul Ro-CBE, pe toate categoriile de drumuri (continuare)	MTI MDLPA MAI	CNAIR, IGPR și UAT-uri	2	Conectare/impingere date către Ro-CBE	Decembrie 2023		anuală	Numar aparate de detecție conectate	Sunt resurse suplimentare asociate operatorilor de comunicatii ce vor furniza serviciul	Nu este cazul	Pentru polite estimăm un cost pentru conectare /impingere date de 825.840 lei la un număr de 250 aparate radar pe an.	Buget de stat după alimentarea cu benzini emise automat
					MTI MDLPA MAI	CNAIR, IGPR și UAT-uri	3	Asigurare mentenanță și a documente de legalitate a funcționării (valabilitate metrologie)	permanent		anuală	Numar verificări metrologice și intervenții pentru mentenanță efectuate	Sunt resurse suplimentare asociate entităților în cauză		Pentru polite estimăm un cost pentru metrologie de 41.000 lei și pentru mentenanță de 49.000 lei	Bugetul de stat
					MTI MDLPA MAI	CNAIR, IGPR și UAT-uri	1	Elaborare act normativ	2023	IGPR ANAF	anuală	Proiect de modificare elaborat	existente	existente	nu este cazul	nu este cazul
2 (cont.)	Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță (cont.)	Îmbunătățirea schimbului digital de informații prin crearea mecanismelor de interconectare/interogare/unificare baze date	Eficiențierea activităților de control și inspecție în domeniul transporturilor rutiere prin asigurarea accesului ISCTR și Poliției Rutiere, conform protocoloalelor încheiate la nivel interinstituțional, la bazele de date ale ARR, RAR și CNAIR în vederea verificării pe loc a documentelor electronice de	Pentru promovarea spre adoptare a unui act normativ pentru aprobarea normelor de aplicare a Legii 203/2018	MAI (IGPR, DGCTI) MTI ARR CNAIR ISCTR		1	Identificarea datelor necesare activităților de control și inspecție în domeniul transporturilor rutiere, la nivelul fiecărei instituții	octombrie 2022	Director general/ Director instituție	semestrială	Situație date necesare	existente	existente	nu este cazul	nu este cazul

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIV	ACȚIUNE	Acțiunea concretă (descriere)	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		ETAPELE/subacțiunile aprobate pentru realizarea acțiunii						RESURSE necesare estimate/Sursa*			
					Ministere	Instituții/ organizații	Nr. crt.	Denumire/conținut (detaliat)	Termen final de realizare	Responsabil (funcție)	Evaluare	Indicator asociat	Umane suplimentare	Materiale/ logistice	Finanțiere	Sursa
3	Siguranța vehiculelor	Testarea vehiculelor conectate și autonome	către personalul de control pentru un schimb de informații armonizat la nivel UE și pentru transportul coordonat de marfă și persoane.	Pe toate autostrăzile/ drumurile de mare viteză se vor implementa implicat sistemele inteligente de transport	MTI CNAIR		2	Încheierea de protocoale de colaborare cu instituțiile care dețin datele necesare activităților de control și inspecție în domeniul transporturilor rutiere	iunie 2023	Director general/ Director instituție	semestrială	Protocol colaborare semnat	existente	existente	nu este cazul	nu este cazul
							1	Fiecare autostradă/ drum de mare viteză, pe lângă partea de construcție de drum are și partea de implementare a sistemelor inteligente de transport și de conectare a lor la Centrele de Monitorizare și Informare.	2023	Sef Unitate de Implementare Proiecte	conform graficului execuției a lucrarilor	procent de implementare conform graficului de execuție	existente	existente	Fonduri Europene nerambursabile/ PNRR/ Buget Stat/ Surse proprii	
							1	Formarea unui grup de lucru specializat pe problematica autovehiculelor conectate și autonome.	septembrie 2022	Președinte GL	Anuală	Formare și funcționare grup lucru	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul
					MTI; RAR MAI		2	Analiza proiectelor europene pentru coridoarele 5G și a modalităților de testare a vehiculelor electrice integrate și autonome, la nivelul altor state membre.	decembrie 2023	Președinte GL	Anuală	Elaborare bază de date cu proiectele europene în derulare	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	
					MTI; RAR		1	Elaborarea procedurii de lucru.	decembrie 2023	Șef departament RAR	Anuală	Elaborare procedura de lucru	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	
					MTI; RAR		2	Formarea experților și specialiștilor în acest domeniu.	decembrie 2023	Șef departament RAR	Anuală	Cursuri de formare profesională	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	
					MTI; RAR		1	Elaborarea actului normativ.	septembrie 2022	Șef departament RAR	Semestrială	Elaborare proiect act normativ	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	
					MTI; RAR		2	Promovarea actului normativ.	septembrie 2022	Director General RAR	Semestrială	Tramisiere proiect OMTI la MTI, spre aprobare	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	
					MTI; RAR		3	Adoptarea actului normativ.	noiembrie 2022	Ministru MTI	Semestrială	Publicare act normativ ca OMTI	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIV	ACȚIUNE	Acțiunea concretă (descriere)	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		ETAPELE/subacțiunile aprobate pentru realizarea acțiunii						RESURSE necesare estimate/Sursa*			
					Ministere	Instituții/ organizații	Nr. crt.	Denumire/ținut (detaliat)	Termen final de realizare	Responsabil (funcție)	Evaluare	Indicator asociat	Umane suplimentare	Materiale/logistice	Financiare	Sursa
3 (cont.)	Siguranța vehiculelor (continuare)	Promovarea și dezvoltarea activității de expertiză tehnică extrajudiciară (continuare)	Înființarea de laboratoare de cercetare, constatare tehnico-statice și expertize cu grad ridicat de capacitate tehnică.	Va oferi baza tehnică pentru obținerea de date necesare unor analize complexe, corecte și precise, ce vizează metodele de monitorizare, inspecție și testare a vehiculelor pe toată durata vieții acestora, monitorizarea bunei funcționări a sistemelor de asistență a șoferului precum și a interfeței om-mașină (human-machine interface – HMI).	MTI; RAR		1	Elaborarea listei de măsurători pentru prelevarea de date și informații necesare stabilirii gradului de uzură, a depreciării, a bunei funcționări a vehiculului.	Decembrie 2023	Șef departament RAR	Anuală	Elaborare liste	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul
			Inspecția de siguranță - evaluarea tehnică pentru determinarea gradului de siguranță rutieră.	Promovarea unei inspecții de siguranță pentru evaluarea stării tehnice a vehiculelor care au fost implicate în evenimente pentru repunerea în circulație	MTI; RAR		1	Adoptare proiect act normativ privind inspecția de siguranță	septembrie 2022	Ministru MTI	Anuală	Elaborare act normativ și transmiterea pe circuitul de avizare	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul
			Evaluarea vehiculelor rulate, pentru determinarea stării de depreciere, uzurii dinamice și statice, verificarea electronică a odometrelor pentru constatarea numărului real de kilometri parcurși sau a orelor de funcționare a autovehiculului.	Identificarea entităților care pot derula activități de cercetare în domeniul siguranței rutiere și elaborarea unei metodologii de evaluare tehnico-economică a vehiculului privind starea de depreciere și uzură reală, utilizând toate datele înregistrate în unitățile de comandă și modulele vehiculelor. Pentru derularea activității, se vor forma, de asemenea, experți și specialiști în domeniul evaluării vehiculelor rutiere rulate.	MTI; RAR	Mediul academic	1	Formarea unui grup de lucru în colaborare cu mediul academic, pe linie de stare tehnică, care să elaboreze metoda de evaluare tehnico-economică a vehiculelor.	septembrie 2022	Șef departament RAR	Anuală	Adoptarea metodologiei	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul
3 (cont.)	Siguranța vehiculelor (continuare)	Digitalizarea prelucrării datelor din domeniul	Dezvoltarea unor aplicații software care să permită colectarea de informații de la service-uri locale (cu	Unificarea diferitelor baze de date tehnice ale service-urilor, pentru analiza stării tehnice a vehiculelor, la nivel național, regional și local, pe	MTI; RAR		3	Elaborarea unei proceduri de lucru.	octombrie 2023	Șef departament RAR	Anuală	Elaborare procedură lucru	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul
				Unificarea diferitelor baze de date tehnice ale service-urilor, pentru analiza stării tehnice a vehiculelor, la nivel național, regional și local, pe	MTI; RAR		1	Analiza și selectarea bazelor de date existente la nivel RAR și național.	decembrie 2022	Șef departament RAR	Anuală	Elaborarea situației baze de date pe nivel	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIV	ACȚIUNE	Acțiunea concretă (descriere)	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		ETAPELE/subacțiunile aprobate pentru realizarea acțiunii						RESURSE necesare estimate/Sursa*			
					Ministere	Instituții/organizații	Nr. crt.	Denumire/conținut (detaliat)	Termen final de realizare	Responsabil (funcție)	Evaluare	Indicator asociat	Umane suplimentare	Materiale/logistice	Financiare	Sursa
		vehiculelor rutiere	privire la evenimentele rutiere grave cu afectarea unor sisteme importante ale vehiculului, în locuri/reparații odometre, declanșarea arbagurilor etc).	componente și sisteme inteligente de asistență, pentru cunoașterea vehiculelor implicate în evenimente și care necesită efectuarea unei inspecții de siguranță.			2	Preburarea datelor anonimizate.	decembrie 2023	Șef departament RAR	Anuală	Generare statistici	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul
4	Siguranța infrastructurii	Modernizarea/reabilitarea drumurilor existente	Creșterea cuantumului alocat siguranței rutiere în cadrul financiar al proiectelor de investiții în infrastructura rutieră și construirea unei infrastructurii rutiere noi pentru decongestionare și creșterea nivelului de siguranță rutieră pe toată rețeaua de drumuri naționale și autostrăzi	Identificarea locațiilor unde este necesară construirea/amenajarea de parcați sigure și securizate în România.	MTI-CNAIR		1	Asigurarea fondurilor necesare siguranței rutiere înca din stadiul de proiectare și construcție a proiectelor noi de dezvoltare a infrastructurii în vederea asigurării unui grad crescut de siguranță rutieră	2022-2024	Director general	anuală	Alocare resurse financiare suplimentare	Personal existent	Existente	Existente	Buget minister
			Identificarea locațiilor unde este necesară construirea/amenajarea de parcați sigure și securizate, în baza studiului comandat de Comisia Europeană. https://sspa.eu-study.eu/results/	Identificarea locațiilor unde este necesară construirea/amenajarea de parcați sigure și securizate în România.	CNAIR		1	Studiul pentru amenajarea parcaților pe autostrăzi/ drumuri de mare viteză	2023	Șef Departament specific	anuală	procent implementat conform graficului asumat	personal existent	existente	existente	Fonduri proprii
			Implementarea proiectului de siguranță rutieră finanțat din fonduri externe rambursabile (POIM)	Finalizare Proiect POIM în derulare: "Măsuri privind sporirea siguranței rutiere și a capacității de circulație pe DN 1 Valea Prahovei"	CNAIR		1	Elaborare studiu de fezabilitate și proiect tehnic de execuție pentru pasaje pietonale subterane	septembrie 2022	Director general și Directori direcții specifice	anuală	Număr proiecte realizate	personal existent	existente	existente	POIM/buget de stat
			Identificarea, analiza și stabilirea punctelor periculoase de către Poliția Rutieră în vederea dispunerii măsurilor specifice diminuării acestora de către administratorul drumului, pe rețeaua de DN-uri aflate în competență.	Pentru identificarea, analiza și eliminarea punctelor periculoase de pe rețeaua de DN-uri aflate în administrare se va crea un grup de lucru comun între MTI-CNAIR și MAI-IGPR pentru aplicarea soluțiilor tehnice în vederea eliminării punctelor negre	MTI-CNAIR+MAI-IGPR		2	Elaborare studiu de fezabilitate și proiect tehnic de execuție pentru pasaje rutiere	septembrie 2022	Director general și Directori direcții specifice	anuală	Număr proiecte realizate	personal existent	existente	existente	POIM/buget de stat
		Gestionarea și eliminarea punctelor negre	Identificarea, analiza și stabilirea punctelor periculoase de către Poliția Rutieră în vederea dispunerii măsurilor specifice diminuării acestora de către administratorul drumului, pe rețeaua de DN-uri aflate în competență.	Pentru identificarea, analiza și eliminarea punctelor periculoase de pe rețeaua de DN-uri aflate în administrare se va crea un grup de lucru comun între MTI-CNAIR și MAI-IGPR pentru aplicarea soluțiilor tehnice în vederea eliminării punctelor negre	MTI-CNAIR+MAI-IGPR		1	Întâlniri în cadrul grupului de lucru creat între cele 2 instituții (CNAIR și MAI/DR) pentru identificarea soluțiilor tehnice în vederea eliminării punctelor negre	2022-2024	Director general/Director	anuală	Stabilirea unui număr de puncte negre asupra cărora se vor lua măsuri de eliminare	Personal existent	Existente	Existente	Bugete ministere
				Implementarea soluțiilor identificate în vederea eliminării punctelor negre			2	Implementarea soluțiilor identificate în vederea eliminării punctelor negre		Directorii direcții specifice	anuală	Reducerea numărului inițial de puncte negre				

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIV	ACȚIUNE	Acțiunea concretă (descriere)	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		ETAPELE/subacțiunile aprobate pentru realizarea acțiunii						RESURSE necesare estimate/Sursa*			
					Ministere	Instituții/ organizații	Nr. crt.	Denumire/continut (detaliat)	Termen final de realizare	Responsabil (funcție)	Evaluare	Indicator asociat	Umane suplimentare	Materiale/ logistice	Financiare	Sursa
4 (cont.)	Siguranța infrastructurii (continuare)	Modernizarea/reabilitarea drumurilor existente	Implementarea sistemului de circulație alternativă 2+1 pe sectoarele de drumuri naționale cu platformă de 12 m, odată cu dezvoltarea în paralel a sectoarelor de autostradă.	Aceste măsuri asigură fluidizarea traficului intens și reducerea numărului de accidente	MTI - CNAIR		1	Continuarea selecției sectoarelor de drum pretabile sistemului 2+1 de circulație după aprobarea PNRR - proiectele de siguranța circulației	2022-2024	Directori direcții specifice	anuală	Crearea unei baze de date cu sectoarele pretabile	Personal existent	Existente	Existente	Buget ministere / Buget PNRR
							2	Implementarea soluției tehnice 2+1 parțial pe sectoarele de drum selectate			anuală	Număr de km pe care au fost aplicate măsuri de îmbunătățire a condițiilor de circulație la nivel de rețea națională de transport	Personal existent	Existente	Existente	Buget ministere / PNRR / Alie surse legal constituite
4 (cont.)	Siguranța infrastructurii (continuare)	Modernizarea/reabilitarea drumurilor existente (continuare)	Creșterea siguranței rutiere în localitățile liniare de-a lungul drumurilor europene și naționale prin implementarea unor măsuri specifice, cum ar fi amenajarea de trotuare/piste pentru biciclete, instalarea de separatoare de sens (parapeți New Jersey), înlocuirea trecerilor pentru pietoni la nivel cu drumul și treceri pentru pietoni denivelate sau cu treceri așezate (refugiu) în axul drumului;	Aceste măsuri asigură fluidizarea traficului intens și reducerea numărului de accidente	CNAIR		1	Implementarea de soluții tehnice specifice de siguranță rutieră care vor fi stabilite în baza contractelor existente cu dispozitive de siguranță circulației și lansarea unor noi proiecte și achiziții care să faciliteze implementarea măsurilor. (parapeți beton, ansambluri luminoase, parapeți rubouri, insule de calmare trafic, pasarele pietonale)	2022 - 2024	Directori direcții specifice	anuală	Număr proiecte în curs de implementare	Personal existent	Existente	Existente	Buget ministere / PNRR / Alie surse legal constituite
							2	Îmbunătățirea normativului pentru amplasarea parapeților rutiere (593/2012) Normativ drumuri expres Norme tehnice pentru aplicarea OG 43/1997 Actualizarea SR EN 1848/1, 2, 3, 7/2011	decembrie 2022	Directori direcții specifice	anuală	Număr de standarde și normative de construcție a drumurilor revizuite	Personal existent	Existente	Existente	Buget ministere

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIV	ACȚIUNE	Acțiunea concretă (descriere)	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		ETAPELE/subacțiunile aprobate pentru realizarea acțiunii						RESURSE necesare estimate/Sursa*						
					Ministere	Instituții/ organizații	Nr. crt.	Denumire/conținut (detaliat)	Termen final de realizare	Responsabil (funcție)	Evaluare	Indicator asociat	Umane suplimentare	Materiale/logistice	Financiare	Sursa			
4			Realizarea unui număr crescut de sisteme de cântărire în mișcare, asigurarea mentenanței acestora și utilizarea informațiilor în cadrul controalelor efectuate de ISCTR în vederea identificării vehiculelor cu depășiri	Realizarea de sisteme de cântărire în mișcare, pentru care vor fi necesare servicii de mentenanță.	CNAIR		4	Aprobare la nivelul Ministerului Finanțelor a Memorandumului având ca temă: "Acordul de principiu privind contractarea unui împrumut de la Banca Europeană de Investiții, în valoare de cca. 50 mil. EUR, pentru susținerea realizării unor investiții de 100 mil EUR privind siguranța rutieră"	iulie 2022										
							5	Demarare proiect privind crearea unei platforme pentru finanțare investiții în domeniul siguranței rutiere - Banca Europeană de Investiții	iunie 2024			Demarare parțială proiect							
4 (cont.)	Siguranța infrastructurii (continuare)	Amenajarea unor zone dedicate controalelor rutiere	Amenajarea pe drumurile publice a unor zone fixe pentru efectuarea controalelor tehnice inițiale și/sau mai detaliate care să fie echipate și cu echipamente de inspecție instalate permanent și dotarea ISCTR cu unități mobile de control în vederea efectuării controalelor tehnice detaliate în trafic.	Amenajarea pe drumurile publice a unor zone fixe pentru efectuarea controalelor tehnice	CNAIR			2022 - 2024	Șef Departament specific	anuală				existente	existente	existente	Fonduri Europene nerambursabil e/ Fonduri de la Bugetul de Stat		
		Derularea activităților de gestionarea a siguranței circulației pe infrastructura rutieră	Revizuirea legislației naționale din domeniul siguranței rutiere prin includerea noilor reglementări în domeniul	Elaborarea proiectului de act normativ pentru transpunerea în legislația națională a Directivei 1956/2019 UE	MTI ARR	1	Elaborarea proiectului de act normativ pentru modificarea și completarea Legii nr.265/2008 privind gestionarea circulației pe infrastructura rutieră	nu este cazul	ARR / DTR-MTI	trimestrială				Finalizarea proiectului de act normativ	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Alte surse de finanțare - Buget ARR	
						2	Promovarea pe circuitul de aprobare a proiectului de act normativ pentru modificarea și completarea Legii nr.265/2008	2022	Director DR MTI	trimestrială					Aprobare act normativ/publi care în Mof	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Alte surse de finanțare - Buget ARR

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIV	ACȚIUNE	Acțiunea concretă (descriere)	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		ETAPELE/subacțiunile aprobate pentru realizarea acțiunii						RESURSE necesare estimate/Sursa*			
					Ministere	Instituții/ organizații	Nr. crt.	Denumire/comținut (detaliat)	Termen final de realizare	Responsabil (funcție)	Evaluare	Indicador asociat	Umane suplimentare	Materiale/logistice	Financiare	Sursa
4 (cont.)	Siguranța infrastructurii (continuare)	Derularea activităților de gestionarea a siguranței circulației pe infrastructura rutieră (continuare)	Extinderea realizării evaluării de impact asupra siguranței rutiere și a auditului de siguranță rutieră la drumurile județene	Efectuarea evaluării de impact și a auditului de siguranță rutieră pe drumurile județene (drumuri pe care se înregistrează majoritatea accidentelor rutiere grave)	MT ARR		3	Elaborarea actelor normative subsecvente legislației privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere	iulie 2022	ARR / DTR-MTI	trimestrială	Finalizarea proiectelor de modificare a ordinelor MTI în vigoare	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Alte surse de finanțare - Buget ARR
							4	Aprobarea actelor normative subsecvente legislației privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere	august 2022	MTI	trimestrială	Aprobarea proiectelor de ordin MTI	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Alte surse de finanțare - Buget ARR
							1	Reglementarea prin proiectul de act normativ de modificare și completare a Legii nr.265/2008 și acte normative subsecvente	2022	MTI	trimestrială	Aprobarea proiectului de act normativ	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Alte surse de finanțare - Buget ARR
							1	Asigurarea personalului de specialitate necesar acțiunii de evaluare a rețelei de drumuri	decembrie 2024	Director General ARR	trimestrială	Analiza resursei umane existente și angajarea personalului de specialitate	Creare posturi noi	Se vor adhoziționa	În funcție de numărul de posturi aprobat	Alte surse de finanțare - Buget ARR
							2	Elaborarea metodologiei de lucru privind evaluarea siguranței rețelei rutiere	septembrie 2022	Director DSIR	trimestrială	Aprobarea metodologiei	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul
							3	Elaborarea și aprobarea procedurilor de lucru aferente	septembrie 2022	Șef serviciu DSIR	trimestrială	Aprobarea procedurilor	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul
							4	Identificarea surselor de finanțare/Fonduri externe nerambursabile	septembrie 2022	Director DSIR	trimestrială	Elaborare Notă fundamentare	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul
							5	Achiziția aplicației informatice suport acțiunii de evaluare a rețelei rutiere	octombrie 2022	Director DSIR, Director DEA	trimestrială	Operaționalizarea aplicației	Existente	Se va estima în Nota de fundamentare ^e	Alte surse de finanțare - Buget ARR	
							6	Asigurarea echipamentelor tehnice necesare	decembrie 2022	Director DSIR, Director DEA	trimestrială	Finalizarea achiziției	Existente	Se va estima în Nota de fundamentare ^e	Alte surse de finanțare - Buget ARR	
							7	Colectarea datelor rezultate din inspecțiile efectuate pe rețeaua de drumuri, a celor privind accidentele rutiere grave înregistrate și a datelor privind fluxul de trafic	septembrie 2024	Șefi de servicii DSIR	trimestrială	Crearea și operaționalizarea bazei de date integrate în specii de siguranță - statistică accidentate grave - fluxuri de	Existente	Nu este cazul	Alte surse de finanțare - Buget ARR	

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIV	ACȚIUNE	Acțiunea concretă (descriere)	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		ETAPELE/subacțiunile aprobate pentru realizarea acțiunii						RESURSE necesare estimate/Sursa*			
					Ministere	Instituții/ organizații	Nr. crt.	Denumire/conținut (detaliat)	Termen final de realizare	Responsabil (funcție)	Evaluare	Indicator asociat	Umane suplimentare	Materiale/ logistice	Finanțiere	Sursa
					MTI ARR		8	Analiza și prelucrarea datelor colectate în baza de date integrată și reglementarea ratingului de siguranță a rețelei rutiere inspectate pe minim trei categorii de siguranță	decembrie 2024	Șefi de serviciu DSIR	trimestrială	Stabilirea ratingului de siguranță la infrastructura rutiera inspectată	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Alte surse de finanțare - Buget ARR
4 (cont.)	Siguranța infrastructurii (continuare)	Derularea activităților de gestionarea a siguranței circulației pe infrastructura rutieră (continuare)	Crearea unei baze de date privind semnalizarea rutieră, urmărindu-se îmbunătățirea privind elementele de risc ale infrastructurii rutiere la nivel național (ex. obstacole (capete de pod, etc), semnalizarea rutieră (indicatoare și marcaje), structuri de protecție pasivă, amenajări pentru categoriile vulnerabile (treceți pentru pietoni, trotuare, piste cicliști, drumuri vehicule lente etc)	Crearea unor baze de date/registre electronice care să conțină informații privind elementele de risc ale infrastructurii rutiere la nivel național (ex. obstacole (capete de pod, etc), semnalizarea rutieră (indicatoare și marcaje), structuri de protecție pasivă, amenajări pentru pietoni, trotuare, piste cicliști, drumuri vehicule lente etc)	MTI ARR CNAIR		1	Achiziția aplicației informatice pentru gestionarea bazei de date privind elementele de risc ale infrastructurii rutiere	decembrie 2024	Director DSIR, Șef serviciu informatizare	trimestrială	Crearea Registrului electronic al elementelor de risc ale infrastructurii rutiere	Existente	Se va estima în Nota de fundamentare	Alte surse de finanțare - Buget ARR	
					MTI ARR		2	Crearea unei baze de date privind semnalizarea rutieră verticală și orizontală, starea și gradul de reflexie al acesteia	decembrie 2024	Director general ARR, Director general CNAIR	trimestrială	Crearea Registrului electronic cu evidența elementelor semnalizării rutiere	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Alte surse de finanțare - Buget ARR
					MTI ARR		1	Identificarea tronsoanelor rutiere care necesită îmbunătățiri ale infrastructurii rutiere și efectuarea inspecțiilor de siguranță rutieră pentru stabilirea modalității de remediere	decembrie 2024	Șef Serviciu ISR	anual	Elaborarea Planului de acțiune pentru efectuarea inspecțiilor de siguranță rutieră și realizarea inspecțiilor programate	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Alte surse de finanțare - Buget ARR
					MTI ARR		2	Monitorizarea executării măsurilor de remediere dispuse cu ocazia inspecțiilor de siguranță rutieră	decembrie 2024	Șef Serviciu ISR	lunar	Verificarea gradului de implementare a dispozitivelor stabilite și după caz, aplicarea măsurilor legale	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Alte surse de finanțare - Buget ARR

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIV	ACȚIUNE	Acțiunea concretă (descriere)	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		ETAPELE/subacțiunile aprobate pentru realizarea acțiunii						RESURSE necesare estimate/Sursa*			
					Ministere	Instituții/ organizații	Nr. crt.	Denumire/conținut (detaliat)	Termen final de realizare	Responsabil (funcție)	Evaluare	Indicator asociat	Umane suplimentare	Materiale/ logistice	Financiare	Sursa
5	Intervenții în situații de urgență	Îmbunătățirea intervenției la accidentele rutiere	Actualizarea cadrului legal care să asigure managementul unitar al intervenției serviciilor specializate și resurselor folosite de acestea în cazul accidentelor rutiere	Înaintarea către Ministerul Sănătății a propunerilor de modificare a O.M.S.1519/2009 și a O.M.S. 64/2010	MAI DSU	1	Elaborarea unui proiect de act normativ pentru modificarea Normelor metodologice de autorizare a furnizorilor privați de servicii de asistență medicală de urgență prespitalicească și de transport medical asistat și transport sanitar neasistat, a serviciilor de ambulanță județene și al municipiului București și a serviciilor mobile de urgență, reamintare și descreștere (SMURD)	decembrie 2023	DSU - Șef Serviciul control și inspecție medicină de urgență DGUM - Șef serviciul formare în medicină de urgență, prim ajutor calificat și medicină la dezasastre DGUM Șef Serviciul Reglementări și Avizări - DSD	La finalul procedurii	Elaborare proiect OMS/OMAI	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	
						2	Elaborarea Registrului național de medici cu specialitatea medicină de urgență sau anestezie terapie intensivă, care activează inclusiv într-o structură prespitalicească, și a Listei naționale de ingineri auto, care pot face parte din comisiile de autorizare a furnizorilor privați de servicii de asistență medicală de urgență prespitalicească și de transport medical asistat și transport sanitar neasistat, a serviciilor de ambulanță județene și al municipiului București și a serviciilor mobile de urgență, reamintare și descreștere (SMURD)	decembrie 2023	DSU - Șef Serviciul control și inspecție medicină de urgență DGUM - Șef serviciul formare în medicină de urgență, prim ajutor calificat și medicină la dezasastre DGUM Șef Serviciul Reglementări și Avizări - DSD	La finalul procedurii	Elaborare proiect OMS/OMAI	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	
				Achiziționarea de autospeciale destinate deplasării către locul producerii unui accident rutier sau unui eveniment care afectează siguranța participanților la traficul rutier		IGPR	1	Continuarea modernizării parcului de vehicule al Poliției Rutiere, prin achiziționarea de autospeciale specifice intervenției și deplasării către locul producerii unui accident rutier sau unui eveniment care afectează siguranța participanților la traficul rutier, concomitent cu scoaterea din uz a celor care nu mai corespund acestui tip de intervenție	decembrie 2023	IGPR	la sfârșitul perioadei	număr de autospeciale achiziționate	nu este cazul	nu este cazul	bugetul ministerului sau fonduri europene	

Nr. crt.	PRIORITĂȚI	OBIECTIV	ACȚIUNE	Acțiunea concretă (descriere)	ENTITĂȚILE RESPONSABILE		ETAPELE/subacțiunile aprobate pentru realizarea acțiunii						RESURSE necesare estimate/Sursa*				
					Ministere	Instituții/ organizații	Nr. crt.	Denumire/continut (detaliat)	Termen final de realizare	Responsabil (funcție)	Evaluare	Indicator asociat	Umane suplimentare	Materiale/logistice	Financiare	Sursa	
5 (cont.)	Intervenții în situații de urgență (continuare)	Armonizarea raportării în sistem MAIS	Comunicarea de către UPU a datelor lezionale ale victimelor accidentelor rutiere în mod automat (electronic) în format ICD 10 necesar pentru funcționarea sistemului MAIS – Scala Maximum Abreviată a Leziunilor care a fost implementat la nivelul IGPR în baza SNSR 2016-2020	În 2012, Grupul de lucru la nivel înalt pentru siguranță rutieră din cadrul Comisiei Europene – Direcția Generală pentru Mobilitate și Transport (DG-MOVE) a stabilit că este necesară uniformizarea definiției rănii grav din accidente rutiere la nivel UE. Astfel, Statele Membre au agreeat utilizarea codificării MAIS (Maximum Abreviated Injury Scale). În România doar o parte a unităților de primiri urgențe folosește codul ISS (Injuries Severity Score), care este însă insuficient pentru convertirea în ICD 10 și ulterior în MAIS iar unitățile medicale spitalicești folosesc după întemare o formă de ICD 10 incomplet din punct de vedere al accepțiunii Comisiei Europene, pentru evidențierea leziunilor unei victime din accidente rutiere. Această acțiune își propune armonizarea modului de raportare a răniților grav.	MS MAI DSU		1	Adoptarea codificării compatibile MAIS la nivelul tuturor unităților medicale, inclusiv UPU	decembrie 2022	Directori compartiment specific	anual	Utilizarea noii codificări pentru înregistrarea și urmărirea stării medicale a victimelor accidentelor rutiere	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul
		Achiziția de echipamente dedicate gestionării urmărilor accidentelor rutiere	Îmbunătățirea capacității de cercetare la locul accidentului, prin îmbunătățirea dotării tehnice, inclusiv cu sisteme automate de cercetare destinate cercetării accidentelor rutiere	Achiziția de ambulanțe și autospeciale	MAI DSU IGSU		1	Comunicarea către MAI a raportărilor privind victimele accidentelor rutiere în sistem compatibil MAIS	martie 2023	SS MS SS MAI DSU	anual	Raportări întocmite utilizând noua codificare	Existente	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	
		Achiziția de echipamente dedicate gestionării urmărilor accidentelor rutiere	Îmbunătățirea capacității de cercetare la locul accidentului, prin îmbunătățirea dotării tehnice, inclusiv cu sisteme automate de cercetare destinate cercetării accidentelor rutiere	Achiziția de elicoptere	MAI DSU IGSU		2	Achiziția de ambulanțe de urgență, autospeciale de descarcerare și autospeciale de intervenție la calamități și accidente colective.	2022 - 2024	IGSU Șef Serviciu Achiziții Publice	La finalul procedurii	Numărul de ambulanțe și autospeciale achiziționate	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Buget de stat Finanțare externă	
		Achiziția de elicoptere	Achiziția de elicoptere	Achiziția de elicoptere	MAI DSU IGSU		2	Achiziția de elicoptere	2022 - 2024	IGSU Șef Serviciu Achiziții Publice	La finalul procedurii	Numărul de elicoptere achiziționate	Nu este cazul	Nu este cazul	Nu este cazul	Buget de stat Finanțare externă	
		Achiziția de echipamente necesare efectuării cercetării la fața locului în cazul accidentelor rutiere	Achiziționarea de echipamente necesare efectuării cercetării la fața locului în cazul accidentelor rutiere	Identificarea necesarului de echipamente moderne necesare desfășurării cercetării la fața locului în cazul accidentelor rutiere	IGPR		1	Identificarea necesarului de echipamente moderne necesare desfășurării cercetării la fața locului în cazul accidentelor rutiere	noiembrie 2023	IGPR	la sfârșitul perioadei	număr de echipamente achiziționate	nu este cazul	nu este cazul	nu este cazul	bugetul ministerului sau fonduri europene	
		Achiziția de echipamente necesare efectuării cercetării la fața locului în cazul accidentelor rutiere	Achiziționarea de echipamente necesare efectuării cercetării la fața locului în cazul accidentelor rutiere	continuarea modernizării structurilor specializate în cercetarea la fața locului a accidentelor rutiere, prin achiziționarea de echipamente moderne necesare desfășurării acestei activități	IGPR		2	continuarea modernizării structurilor specializate în cercetarea la fața locului a accidentelor rutiere, prin achiziționarea de echipamente moderne necesare desfășurării acestei activități	decembrie 2023	IGPR	la sfârșitul perioadei	număr de echipamente achiziționate	nu este cazul	nu este cazul	nu este cazul	bugetul ministerului sau fonduri europene	