*Proiect*

**UE**

**Lege**

**privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere**

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Prezenta lege:

- transpune parțial Regulamentul (UE) 858/2018 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, CELEX: 32018R0858, așa cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (UE) 2024/1610 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 mai 2024 de modificare a Regulamentului (UE) 2019/1242, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 și de abrogare a Regulamentului (UE) 2018/956;

- transpune parțial Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, CELEX: 32013R0168, așa cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (UE) 2024/2838 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2024 de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1379/2013, (UE) nr. 167/2013 și (UE) nr. 168/2013.

**Capitolul I**

**Dispoziții generale**

**Articolul 1.** Obiectul de reglementare

(1) Prezenta lege stabilește cadrul juridic aplicabil privind organizarea și desfășurarea activităților administrative privind omologarea de tip și omologarea individuală a tuturor vehiculelor rutiere, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate noi prevăzute la art. 2 alin. (1).

(2) Prezenta lege instituie cerințe privind:

a) supravegherea pieței pentru vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care fac obiectul omologării;

b) supravegherea pieței pentru piesele și vehiculele prevăzute la alin.(1).

(3) Prezenta lege nu limitează și nu aduce atingere aplicării cadrului normativ privind siguranța rutieră.

**Articolul 2.** Domeniu de aplicare

(1) Prezenta lege se aplică tuturor vehiculelor:

a) din categoriile M și N și remorcilor acestora din categoria O, destinate utilizării pe drumurile publice, inclusiv vehiculelor din aceste categorii concepute și fabricate în una sau mai multe etape, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, cât și pieselor și echipamentelor concepute și fabricate pentru a fi instalate pe aceste vehicule și remorcile lor;

b) cu două sau trei roți și cvadriciclurilor din categoria L destinate să circule în rețeaua rutieră publică, inclusiv:

- motocicletelor „enduro” [L3e-AxE (x = 1, 2 sau 3)], motocicletelor „trial” [L3e-AxT (x = 1, 2 sau 3)];

- vehicule grele de teren de tip „Quad” (L7e-B);

- vehicule din categoria L proiectate și fabricate în una sau mai multe etape, precum și sistemele, componentele și unitățile tehnice separate, ca și piesele și echipamentele proiectate și fabricate pentru a funcționa pe aceste vehicule.

(2) Prezenta lege nu se aplică următoarelor tipuri de vehicule:

a) vehicule agricole sau forestiere;

b) vehicule cu șenile;

c) vehicule concepute și fabricate sau adaptate pentru a fi utilizate exclusiv de forțele armate;

d) vehicule cu două sau trei roți și cvadricicluri:

- cu o viteză maximă constructivă mai mică de 6 km/h;

- destinate exclusiv utilizării de către persoanele cu handicap fizic;

- destinate exclusiv a fi conduse de un pieton;

- destinate utilizării exclusiv în competiții;

- concepute și construite pentru a fi folosite de către serviciile de protecție civilă, cele de combatere a incendiilor, forțele de menținere a ordinii publice și serviciile medicale de urgență;

- cu pedale cu pedalare asistată echipate cu un motor electric auxiliar cu puterea nominală continuă mai mică sau egală cu 250 W, a cărui asistare este întreruptă atunci când ciclistul încetează să pedaleze sau este redusă progresiv pe măsură ce viteza vehiculului crește, fiind întreruptă complet înainte ca viteza vehiculului să atingă 25 km/h;

- cu autoechilibrare;

- neprevăzute cu cel puțin un loc șezând;

- echipate cu un loc șezând pentru conducător al cărui punct R se află la o înălțime ≤ 540 mm, în cazul categoriilor L1e, L3e și L4e, sau la o înălțime ≤ 400 mm, în cazul categoriilor L2e, L5e, L6e și L7e.

(3) Producătorul poate solicita omologarea de tip sau omologarea individuală în temeiul prezentei legi, cu condiția ca vehiculele respective să îndeplinească cerințele normative aplicabile pentru următoarele vehicule:

a) vehicule concepute și fabricate pentru a fi folosite în principal pe șantiere sau în cariere, porturi sau aeroporturi;

b) vehicule concepute și fabricate sau adaptate pentru a fi folosite de către serviciile de protecție civilă, serviciile de pompieri și forțele de menținere a ordinii publice;

c) orice vehicul autopropulsat conceput și fabricat în mod specific pentru efectuarea de lucrări care, datorită caracteristicilor sale constructive, nu este adecvat pentru transportul de persoane sau pentru transportul de marfă și care nu este un utilaj montat pe șasiul unui autovehicul.

(4) Producătorul poate solicita, în temeiul prezentei legi, omologarea individuală pentru următoarele tipuri de vehicule:

a) vehicule destinate exclusiv curselor automobilistice organizate pe drum;

b) prototipuri de vehicule folosite în circulația rutieră, pe răspunderea unui producător, pentru a efectua un program de încercări specific, cu condiția ca acestea să fi fost special concepute și fabricate în acest scop.

(5) Modul de clasificare și categoriile de vehicule rutiere, inclusiv vehiculele motorizate cu două, trei și patru roți, se stabilesc de către Guvern.

**Articolul 3.** Noțiuni

În sensul prezentei legi, următoarele noțiuni semnifică:

*omologare de tip* înseamnă procedura prin care o autoritate de omologare certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă cerințele administrative și cele tehnice relevante;

*omologare UE de tip* înseamnă procedura prin care o autoritate de omologare dintr-un stat UE certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice prevăzute în legislația unui stat membru, valabilitatea unei astfel de omologări fiind limitată la teritoriul statului membru respectiv;

*certificat de omologare de tip* înseamnă documentul prin care Autoritatea de omologare certifică în mod oficial faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este omologat;

*omologare de tip pentru întregul vehicul* înseamnă o omologare de tip prin care Autoritatea de omologare certifică faptul că un tip de vehicul incomplet, complet sau completat satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;

*omologare națională de tip* înseamnă procedura prin care Autoritatea de omologare din Republica Moldova certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;

*certificat de omologare UE de tip* înseamnă un certificat bazat pe modelul prevăzut în actele de reglementare ale UE și statelor membre ale UE, sau în fișa de comunicare stabilită în regulamentele CEE-ONU aplicabile UE sau în actele delegate aplicabile;

*certificat de conformitate* înseamnă documentul eliberat de către producător care certifică faptul că un vehicul fabricat este conform cu tipul de vehicul omologat și respectă toate actele de reglementare care erau aplicabile în momentul fabricării sale;

*omologare individuală a unui vehicul* înseamnă procedura prin care Autoritatea de omologare certifică faptul că un anumit vehicul, unic sau nu, respectă dispozițiile administrative și cu cerințele tehnice aplicabile pentru omologarea națională individuală a vehiculelor;

*omologare de tip pentru un sistem* înseamnă o omologare de tip prin care Autoritatea de omologare certifică faptul că un sistem încorporat într-un vehicul de un anumit tip satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;

*omologare de tip a unei unități tehnice separate* înseamnă procedura prin care Autoritatea de omologare certifică faptul că un tip de unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante în raport cu unul sau mai multe tipuri de vehicule specificate;

*omologare de tip în mai multe etape* înseamnă procedura prin care una sau mai multe autorități de omologare certifică faptul că, în funcție de stadiul său de completare, un tip de vehicul incomplet sau completat respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;

*omologare de tip pentru o componentă* înseamnă o omologare de tip prin care autoritatea de omologare certifică faptul că o componentă independentă de un vehicul satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;

*omologare de tip în etape succesive* înseamnă o procedură constând în colectarea treptată a întregului set de certificate de omologare naționale și/sau UE de tip sau certificate de omologare ONU de tip pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate aparținând vehiculului și care conduce, în etapa finală, la omologarea de tip a întregului vehicul;

*omologare de tip într-o singură etapă* înseamnă procedura prin care Autoritatea de omologare, certifică, printr-o operație unică, faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, considerate ca un ansamblu, respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;

*omologare de tip mixtă* înseamnă o omologare de tip în etape succesive în cazul căreia una sau mai multe omologări de tip ale unor sisteme sunt obținute în ultima etapă a omologării de tip a întregului vehicul, fără a fi necesară eliberarea certificatelor de omologare de tip pentru sistemele respective;

*vehicul de bază* înseamnă orice vehicul utilizat în etapa inițială a unei omologări de tip în mai multe etape;

*vehicul incomplet* înseamnă orice vehicul a cărui finalizare necesită cel puțin încă o etapă de fabricație pentru a îndeplini toate cerințele tehnice aplicabile specificate în prezenta lege;

*vehicul completat* înseamnă un vehicul rezultat în urma procesului de omologare de tip în mai multe etape care îndeplinește cerințele tehnice relevante prevăzute în prezenta lege;

*vehicul complet* înseamnă orice vehicul care nu trebuie completat pentru a îndeplini cerințele tehnice aplicabile specificate în prezenta lege;

*vehicul* înseamnă orice autovehicul în sensul art. 2;

*sistem* înseamnă un ansamblu de dispozitive combinate pentru a permite efectuarea uneia sau mai multor funcții specifice într-un vehicul și care face obiectul cerințelor din prezenta lege sau actelor de punere în aplicare aprobate în temeiul prezentei legi;

*autovehicul* înseamnă orice vehicul cu motor, care este conceput și fabricat pentru a se deplasa prin propriile sale mijloace, care are cel puțin patru roți, este complet, completat sau incomplet și care are o viteză maximă prin construcție mai mare de 25 km/h;

*componentă* înseamnă un dispozitiv destinat pentru a face parte dintr-un vehicul, care poate fi omologat de tip independent de un vehicul și care face obiectul cerințelor din prezenta lege și/sau oricare act normativ pentru punerea în aplicare a prezentei legi, atunci când actul de reglementare specific cuprinde dispoziții exprese în acest sens;

*remorcă* înseamnă orice vehicul cu roți fără autopropulsie, conceput și fabricat pentru a fi tractat de un autovehicul, care se poate articula cel puțin în jurul unei axe orizontale perpendiculare pe planul median longitudinal și în jurul unei axe verticale paralele cu planul median longitudinal al autovehiculului de tractare;

*unitate tehnică separată* înseamnă un dispozitiv care este destinat pentru a face parte dintr-un vehicul, care poate fi omologat de tip separat de vehicul, dar numai în legătură cu unul sau mai multe tipuri specificate de vehicul și care face obiectul cerințelor din prezenta lege și actele de punere în aplicare a acesteia, atunci când actul normativ prevede dispoziții exprese în acest sens;

*piese* înseamnă bunuri utilizate la asamblarea, repararea sau întreținerea unui vehicul, precum și piese de schimb;

*echipamente* înseamnă bunuri, altele decât piesele care pot fi adăugate unui vehicul sau pot fi instalate pe acesta;

*piese sau echipamente originale* înseamnă piese sau echipamente fabricate în conformitate cu specificațiile și normele de producție prevăzute de producătorul vehiculului pentru producția de piese sau echipamente destinate asamblării vehiculului în cauză; aceasta include piesele sau echipamente fabricate pe aceeași linie de producție ca acele piese; se prezumă, până la proba contrară, că piesele sau echipamentele constituie piese sau echipamente originale dacă producătorul certifică că prezintă un nivel de calitate egal cu cel al componentelor utilizate la asamblarea vehiculului în cauză și că au fost fabricate în conformitate cu specificațiile și normele de producție ale producătorului vehiculului;

*piese de schimb* înseamnă bunuri care urmează să fie instalate în sau pe un vehicul pentru a înlocui piesele originale ale respectivului autovehicul, inclusiv bunuri necesare pentru funcționarea autovehiculului, cu excepția combustibilului;

*siguranță în funcționare* înseamnă absența oricărui risc inacceptabil de vătămare sau de punere în pericol a sănătății umane sau a unor bunuri ca rezultat al unor pericole provocate de funcționarea defectuoasă a sistemelor mecanice, hidraulice, pneumatice, electrice sau electronice, a componentelor sau a unităților tehnice separate;

*sistem de frânare avansat* înseamnă un sistem de frânare dotat cu sistem antiblocare, un sistem de frânare combinat sau ambele, în sensul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. b);

*sistem de frânare dotat cu sistem anti blocare* înseamnă un sistem care detectează alunecarea roților și modulează în mod automat presiunea care comandă forța de frânare la nivelul uneia dintre roți sau al mai multor roți pentru a limita gradul de alunecare a roții, în sensul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. (b);

*sistem de frânare combinat*, în sensul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. (b), înseamnă:

1. pentru vehicule din categoriile L1e și L3e: un sistem de frânare de serviciu în care cel puțin două frâne montate pe roți diferite sunt controlate prin acționarea unei singure comenzi;
2. pentru vehicule din categoria L4e: un sistem de frânare de serviciu în care frânele montate situate cel puțin pe roțile din față și din spate sunt controlate prin acționarea unei singure comenzi (dacă roata din spate și roata atașului sunt acționate prin același sistem de frânare, acest sistem este considerat ca fiind circuitul frânei din spate);
3. pentru vehicule din categoriile L2e, L5e, L6e și L7e: un sistem de frânare de serviciu în care frânele montate pe toate roțile sunt controlate prin acționarea unei singure comenzi;

*sistem de iluminare cu aprindere automată* înseamnă un sistem de iluminare activat când comutatorul de contact sau comutatorul de pornire/oprire a motorului este în poziția „pornit”;

*dispozitiv pentru controlul poluării*, în sensul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. (b), înseamnă acele componente ale unui vehicul care controlează sau reduc emisiile la țeava de evacuare și/sau emisiile evaporative;

*dispozitiv de schimb pentru controlul poluării*, în sensul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. (b), înseamnă un dispozitiv pentru controlul poluării sau un ansamblu de astfel de dispozitive menit să înlocuiască dispozitivul pentru controlul poluării cu care vehiculul a fost echipat inițial, care poate fi omologat ca unitate tehnică separată;

*vehicul de sfârșit de serie* înseamnă orice vehicul care face parte dintr-un stoc care nu poate fi pus la dispoziție pe piață sau nu mai poate fi pus la dispoziție pe piață, înmatriculat sau pus în exploatare, datorită intrării în vigoare a unor noi cerințe tehnice în conformitate cu care nu a fost omologat;

*vehicul alimentat cu carburanți alternativi* înseamnă un vehicul conceput astfel încât să poată funcționa cu cel puțin un tip de carburant care poate fi fie de natură gazoasă, la presiunea și temperatura atmosferică, fie obținut în mod substanțial din uleiuri neminerale;

*loc șezând*, în sensul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. (b), înseamnă:

1. șa în care stă fie conducătorul, fie un pasager, care este folosită prin încălecare; sau
2. orice scaun în care poate sta cel puțin o persoană de dimensiunile unui manechin antropomorf corespunzător unui adult de sex masculin, de dimensiunea 50 percentile, în cazul conducătorului;

*vehicul fabricat în serie mică* înseamnă un tip de vehicul al cărui număr de unități care sunt puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune nu depășește limitele cantitative anuale stabilite în anexa V;

*motor cu aprindere prin compresie* înseamnă un motor termic funcționând după principiile ciclului de ardere „Diesel”;

*vehicul cu destinație specială* înseamnă un vehicul din categoriile M, N sau O, potrivit art. 2 alin. (1) lit.(a), având caracteristici tehnice specifice care îi permit să îndeplinească o funcție care necesită adaptări sau echipamente speciale;

*motor cu aprindere prin scânteie* sau *motor PI* înseamnă un motor termic funcționând după principiile ciclului de ardere „Otto”;

*tip de vehicul* înseamnă un grup de vehicule, inclusiv variante și versiuni ale unei anumite categorii care nu diferă între ele cel puțin în privința următoarelor aspecte:

1. categoria și subcategoria;
2. producătorul;
3. șasiu, cadru, sub cadru, planșeu sau structură la care sunt atașate principalele componente;
4. denumirea tipului dată de producător;

*vehicul hibrid* înseamnă un vehicul motorizat dotat cu cel puțin doi convertizori de energie diferiți și două sisteme de stocare a energiei diferite (amplasate pe vehicul) care asigură propulsia vehiculului;

*semi-remorcă* înseamnă o remorcă la care axa sau axele se află în spatele centrului de greutate al vehiculului (când acesta este încărcat uniform) și care este prevăzută cu un dispozitiv de prindere care permite forțelor orizontale și verticale să fie transmise vehiculului tractor;

*vehicul electric hibrid* înseamnă un vehicul care obține energie pentru propulsia mecanică din următoarele două surse de energie/curent stocat la bordul vehiculului:

1. un carburant consumabil;
2. baterie, un condensator, un volant/generator sau alte dispozitive de stocare a energiei electrice/curentului.

Această definiție include de asemenea vehicule care obțin energie dintr-un carburant consumabil exclusiv pentru reîncărcarea dispozitivului de stocare a energiei electrice/curentului;

*supravegherea pieței* înseamnă activitățile desfășurate de Autoritatea de supraveghere a pieței și măsurile luate de aceasta pentru a se asigura că vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate, precum și piesele și echipamentele puse la dispoziție pe piață sunt conforme cu cerințele prevăzute în legislația aplicabilă și nu pun în pericol sănătatea, siguranța, mediul sau orice alt aspect legat de protecția interesului public;

*propulsie* înseamnă un motor termic, un motor electric, o aplicație hibridă sau o combinație a acestor tipuri de motoare sau a oricăror alte motoare;

*putere nominală continuă maximă*, în sensul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. (b), înseamnă puterea maximă în 30 de minute la arborele de ieșire al unui motor electric, conform Regulamentului CEE-ONU nr. 85;

*putere netă maximă* în sensul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. (b), înseamnă puterea maximă a unui motor cu ardere disponibilă pe standul de încercare la capătul arborelui cotit sau al unei componente echivalente;

*dispozitiv de invalidare* înseamnă orice element constructiv care măsoară temperatura, viteza și/sau sarcina vehiculului, turația motorului, raportul de transmisie, depresiunea în galeria de admisie sau orice alt parametru în scopul activării, modulării, întârzierii sau dezactivării funcționării oricărei părți a sistemului de control al emisiilor sau de post tratare a gazelor de evacuare, care reduce eficiența sistemului de control al emisiilor în condiții care pot fi întâlnite, în mod rezonabil, în timpul funcționării și al utilizării normale a vehiculului;

*serviciu tehnic* înseamnă o organizație sau un organism desemnat de autoritatea de omologare drept laborator de încercări în vederea efectuării de încercări sau drept organism de evaluare a conformității pentru efectuarea evaluării inițiale și a altor încercări sau inspecții;

*durabilitate* înseamnă capacitatea componentelor și a sistemelor de a-și păstra proprietățile, în așa fel încât cerințele privind performanțele de mediu continuă să fie respectate după parcurgerea kilometrajului stabilit, iar siguranța în funcționare a vehiculului să fie asigurată, dacă vehiculul a fost utilizat în condiții normale sau conform destinației sale și a fost întreținut în conformitate cu recomandările producătorului;

*cilindree* înseamnă:

1. pentru motoarele cu piston în mișcare de translație alternativă, volumul nominal baleiat de piston;
2. pentru motoarele cu piston în mișcare de rotație (de tip Wankel), dublul volumului nominal baleiat de piston;

*producător* înseamnă o persoană fizică sau juridică responsabilă pentru toate aspectele omologării de tip a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau unități tehnice separate sau pentru omologarea individuală ori pentru procesul de autorizare a pieselor și echipamentelor, pentru asigurarea conformității producției și pentru aspectele privind supravegherea pieței legate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa și echipamentul respective produse, indiferent dacă persoana respectivă este sau nu direct implicată în toate etapele de proiectare și fabricație ale vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate respective;

*emisii evaporative* înseamnă scăpările de vapori de hidrocarburi din rezervorul și circuitul de carburant ale unui autovehicul, altele decât cele din gazele de evacuare;

*reprezentant al producătorului* înseamnă o persoană fizică sau juridică stabilită pe teritoriul Republicii Moldova care a fost desemnată în mod corespunzător de producător să îl reprezinte în fața Autorității de omologare sau a Autorității de supraveghere a pieței și care acționează în denumirea producătorului în chestiuni care țin de domeniul de aplicare al prezentei legi;

*încercare SHED* înseamnă încercarea unui vehicul în incintă închisă etanș pentru determinarea emisiilor prin evaporare, în cadrul căreia se efectuează o încercare specifică a emisiilor evaporative;

*importator* înseamnă o persoană fizică sau juridică stabilită pe teritoriul Republicii Moldova, care introduce pe piață un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament care a fost fabricat într-un stat terț;

*sistem cu carburant gazos* înseamnă un sistem constituit din componente pentru stocarea carburantului gazos, pentru alimentare cu carburant, pentru dozare și comandă, care este instalat pe motor pentru a permite acestuia să funcționeze cu GPL, GNC sau hidrogen ca sistem monocarburant, bicarburant sau multicarburant;

*distribuitor* înseamnă un operator economic sau orice altă persoană fizică sau juridică din lanțul de aprovizionare, alta decât producătorul sau importatorul, care pune la dispoziție pe piața Republicii Moldova un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament;

*poluant în stare gazoasă* înseamnă emisii de gaze de evacuare care conțin monoxid de carbon (CO), oxizi de azot (NOx) exprimați în echivalent de bioxid de azot (NO2) și hidrocarburi (HC);

*operator economic* înseamnă producătorul, reprezentantul producătorului, importatorul sau distribuitorul;

*emisii de evacuare* înseamnă emisiile de gaze poluante și particule la țeava de evacuare a vehiculului;

*operator independent* înseamnă o persoană fizică sau juridică, alta decât un comerciant autorizat sau un atelier autorizat, care este implicată direct sau indirect în repararea și întreținerea vehiculelor și care include ateliere, producători sau distribuitori de echipamente pentru reparații, de unelte sau de piese de schimb, precum și editori de informații tehnice, cluburi automobilistice, operatori de asistență rutieră, operatori care oferă servicii de inspecție și încercări, operatori care oferă cursuri de formare pentru instalatori, producători și atelieri de echipamente pentru vehicule alimentate cu combustibil alternativ; operator independent înseamnă, de asemenea, ateliere, comercianți și distribuitori autorizați din cadrul sistemului de distribuție al unui anumit producător de vehicule, în măsura în care aceștia prestează servicii de reparații și întreținere pentru vehicule în raport cu care aceștia nu fac parte din sistemul de distribuție al producătorului vehiculului;

*particule* înseamnă componente ale gazelor de evacuare separate de gazele de evacuare diluate la o temperatură maximă de 325 K (52 °C) cu ajutorul filtrelor descrise la procedura de încercare pentru verificarea emisiilor medii de evacuare;

*atelier autorizat* înseamnă o persoană fizică sau juridică care prestează servicii de reparații și întreținere pentru vehicule și care operează în cadrul sistemului de distribuție al producătorului;

*atelier independent* înseamnă o persoană fizică sau juridică care prestează servicii de reparații și întreținere pentru vehicule și care nu operează în cadrul sistemului de distribuție al producătorului;

*ciclu de încercare armonizat la nivel internațional pentru motociclete (WMTC)* înseamnă ciclul internațional armonizat WMTC de încercare în laborator a emisiilor, astfel cum este definit prin Regulamentul tehnic mondial nr. 2 al CEE-ONU;

*informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculului* înseamnă toate informațiile, inclusiv toate modificările și completările ulterioare ale acestor informații, care sunt necesare pentru diagnosticarea, efectuarea de lucrări de service și inspectarea unui vehicul, pregătirea acestuia pentru inspecția tehnică, repararea, reprogramarea, reinițializarea unui vehicul sau care sunt necesare pentru sprijinul pentru diagnosticarea la distanță a unui vehicul sau pentru instalarea de piese și echipamente pe un vehicul și pe care producătorul le furnizează partenerilor săi, comercianților și atelierelor autorizate sau care sunt utilizate de producător pentru reparații și întreținere;

*informații privind sistemul de diagnosticare la bord (OBD) al vehiculului* înseamnă informațiile generate de un sistem aflat la bordul unui vehicul sau care este conectat la un motor și care este capabil să detecteze o defecțiune și, dacă este cazul, să indice apariția acesteia printr-un sistem de alarmă, să identifice zona probabilă a defecțiunii prin intermediul unor informații stocate în memoria unui calculator și să comunice informațiile respective în exterior;

*introducere pe piață* înseamnă punerea la dispoziție pentru prima dată în Republica Moldova a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente;

*punere la dispoziție pe piață* înseamnă orice furnizare a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente, a unei unități tehnice separate, a unei piese sau a unui echipament spre distribuire sau utilizare pe piața Republicii Moldova în cadrul unei activități comerciale, contra cost sau gratuit;

*punere în exploatare* înseamnă prima utilizare în Republica Moldova, în scopul căruia îi este destinat, a unui vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament;

*înmatriculare* înseamnă autorizarea administrativă pentru punerea unui vehicul în exploatare în traficul rutier, care implică identificarea acestuia și emiterea unui număr, denumit număr de înmatriculare, ce poate fi permanent, temporar sau pentru o perioadă scurtă de timp;

*metodă de încercare virtuală* înseamnă simulări pe calculator, inclusiv calcule, pentru a demonstra că un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată îndeplinește cerințele tehnice stabilite într-un act de reglementare enumerat în anexa II, fără a fi necesar să se recurgă la utilizarea fizică a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate;

*evaluare la fața locului* înseamnă o verificare la sediul unui serviciu tehnic sau al unuia dintre subcontractanții sau filialele acestuia;

*cerințe alternative* înseamnă dispoziții administrative și cerințe tehnice care vizează asigurarea unui nivel de siguranță în funcționare, de protecție a mediului și de securitate în muncă echivalente în cea mai mare măsură posibilă cu nivelul prevăzut de unul sau mai multe dintre actele de reglementare enumerate în anexa II;

*evaluare la fața locului în scop de supraveghere* înseamnă o evaluare periodică de rutină la fața locului care nu este nici evaluarea la fața locului realizată pentru desemnarea inițială a serviciului tehnic sau al unuia dintre subcontractanții sau filialele acestuia, nici evaluarea la fața locului realizată pentru reînnoirea respectivei desemnări;

*data de fabricație a vehiculului* înseamnă data la care a fost finalizată fabricarea unui vehicul în conformitate cu omologarea obținută de producător;

*remorcă electrică* înseamnă orice tip de remorcă care poate contribui la propulsia combinației de vehicule prin utilizarea propriului său grup motopropulsor electric și care nu poate fi utilizată pe drumurile publice fără a fi tractată activ de un autovehicul.

*încercare internă* înseamnă o încercare efectuată în propriile spații amenajate ale producătorului, înregistrarea rezultatelor încercării și prezentarea unui raport cuprinzând concluziile către autoritatea competentă în materie de omologare de către un producător care a fost desemnat drept serviciu tehnic pentru evaluarea respectării anumitor cerințe;

*sistem de diagnosticare la bord* sau *sistem OBD* (on-board diagnostic) înseamnă un sistem capabil să identifice localizarea probabilă a unei defecțiuni prin intermediul unor coduri de eroare înregistrate în memoria unui calculator;

*vehicul cu două roți motorizat* („PTW”), în sensul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. (b), înseamnă un autovehicul cu două roți motorizat, inclusiv bicicletele cu motor, mopedele și motocicletele cu două roți;

*tricicluri motorizate*, în sensul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. b), înseamnă un vehicul cu trei roți motorizat care îndeplinește criteriile de clasificare pentru vehiculele din categoria L5e;

*cvadriciclu* , în sensul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. b), înseamnă un vehicul cu patru roți care îndeplinește criteriile de clasificare pentru vehiculele din categoria L6e sau L7e;

*vehicul cu autoechilibrare*, în sensul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. b), înseamnă un concept de vehicul bazat pe echilibru instabil inerent care necesită un sistem de control auxiliar pentru menținerea echilibrului și care cuprinde vehicule motorizate cu o roată sau vehicule motorizate cu două roți sau cu două șenile;

*roți jumelate* înseamnă două roți montate pe aceeași axă, considerate a constitui o singură roată, distanța dintre centrele suprafețelor lor de contact cu solul fiind de cel mult 460 mm;

*variantă* înseamnă vehicule de același tip la care:

1. forma caroseriei prezintă aceleași caracteristici de bază;
2. modul de propulsie și configurația propulsiei sunt aceleași;
3. în cazul în care un motor termic face parte din sistemul de propulsie, ciclul de funcționare al motorului este același;
4. numărul de cilindri și dispunerea acestora sunt aceleași;
5. tipul de cutie de viteze este același;
6. diferența dintre valoarea cea mai scăzută și valoarea cea mai ridicată a masei în ordine de mers nu depășește 20 % din valoarea cea mai scăzută;
7. diferența dintre valoarea cea mai scăzută și valoarea cea mai ridicată a masei maxim admisibile nu depășește 20 % din valoarea cea mai scăzută;
8. diferența dintre valoarea cea mai scăzută și valoarea cea mai ridicată a cilindreei motorului (în cazul unui motor cu ardere internă) nu depășește 30 % din valoarea cea mai scăzută; și
9. diferența dintre valoarea cea mai scăzută și valoarea cea mai ridicată a puterii utile a motorului nu depășește 30 % din valoarea cea mai scăzută;

*versiune a unei variante* înseamnă un vehicul care constă într-o combinație de elemente prezentate în dosarul de omologare;

*motor cu ardere externă* înseamnă un motor termic în care camerele de ardere și de detentă sunt separate fizic și în care un fluid de lucru intern este încălzit prin ardere într-o sursă externă; căldura arderii externe dilată fluidul de lucru intern, care apoi prin expansiune acționează asupra mecanismului motorului, producând mișcare și lucru mecanic util;

*grup propulsor* înseamnă componentele și sistemele unui vehicul care generează putere, pe care o transmit până la suprafața de rulare, inclusiv motorul (motoarele), sistemele de comandă a motorului și orice alt dispozitiv de control, dispozitivele de control al poluării pentru protecția mediului, inclusiv sistemele de reducere a zgomotului sau de limitare a emisiilor poluante, transmisia și dispozitivele de control al acesteia, fie prin arbore de transmisie, fie prin curea sau lanț de transmisie, cutia diferențialului, transmisia finală, precum și pneul roții motrice (raza);

*vehicul monocarburant* înseamnă un vehicul proiectat pentru a funcționa în principal cu un singur tip de carburant;

*vehicul monocarburant cu gaz*, în sensul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. (b), înseamnă un vehicul monocarburant care funcționează în principal cu GPL, GN/biometan sau hidrogen, dar care poate fi prevăzut și cu un sistem pe benzină numai pentru scopuri de urgență sau numai pentru demarare, rezervorul de benzină având o capacitate de cel mult 5 litri de benzină;

*GPL* înseamnă gaz petrolier lichefiat compus din propan și butan lichefiate prin stocare sub presiune;

*GN* înseamnă gaz natural cu un conținut foarte ridicat de metan;

*biometan* înseamnă un gaz natural regenerabil format din surse organice care într-o stare inițială constituie „biogaz”, dar care apoi este curățat printr-un proces numit „conversie din biogaz în biometan” care îndepărtează impuritățile din biogaz cum ar fi dioxidul de carbon, siloxanii și hidrogenul sulfurat (H2S);

*vehicul bicarburant* înseamnă un vehicul cu două sisteme separate de stocare a carburantului și care poate funcționa pe rând cu doi carburanți diferiți și care este proiectat să funcționeze numai cu un singur carburant la un moment dat;

*vehicul bicarburant cu gaz* înseamnă un vehicul bicarburant care poate funcționa cu benzină, precum și fie cu GPL, GN/biometan sau hidrogen;

*vehicul multicarburant* înseamnă un vehicul cu un sistem de stocare a carburantului care poate funcționa cu amestecuri diferite de doi sau mai mulți carburanți;

*vehicul multicarburant cu etanol* înseamnă un vehicul multicarburant care poate funcționa cu benzină sau cu un amestec de benzină și etanol de până la 85 % amestec de etanol;

*vehicul multicarburant cu H2NG* înseamnă un vehicul multicarburant care poate funcționa cu diverse amestecuri de hidrogen și GN/biometan;

*vehicul multicarburant cu biodiesel* înseamnă un vehicul multicarburant care poate funcționa cu motorină minerală sau cu un amestec de motorină minerală și biodiesel;

*biomotorină* înseamnă un carburant de tip motorină bazat pe uleiuri vegetale sau grăsimi animale și constând în alchilesteri cu lanț lung produși de o manieră sustenabilă;

*vehicul pur electric*, în sensul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. (b), înseamnă un vehicul propulsat de:

1. un sistem care constă în unul sau mai multe dispozitive de stocare a energiei, unul sau mai multe dispozitive de condiționare a puterii și una sau mai multe mașini electrice care convertesc energia electrică stocată în energie mecanică transmisă la nivelul roților pentru propulsarea vehiculului;
2. un sistem de propulsie electrică auxiliar montat pe un vehicul proiectat pentru propulsie prin pedalare;

*vehicul cu pilă de combustie cu hidrogen*, în sensul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. (b), înseamnă un vehicul alimentat de o pilă de combustie care convertește energia chimică din hidrogen în energie electrică destinată propulsiei vehiculului;

*punctul R* sau *punctul de ședere de referință* înseamnă un punct definit pe planurile constructorului vehiculului pentru fiecare loc șezând și stabilit în raport cu sistemul de referință tridimensional.

*cerințe alternative* înseamnă dispoziții administrative și cerințe tehnice care vizează asigurarea unui nivel de siguranță rutieră, de protecție a mediului și de securitate la locul de muncă echivalente în cea mai mare măsură posibilă cu nivelul prevăzut de unul sau mai multe acte delegate enumerate în anexa II.

**Capitolul II**

**Obligații generale**

**Secțiunea 1. Obligațiile autorităților publice**

**Articolul 4.** Cerințe tehnice generale

(1) Vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate sunt admise spre plasare pe piață, înmatriculare și utilizarea pe drumurile publice dacă respectă cerințele tehnice aprobate pentru categoria de vehicule din care face parte.

(2) Suplimentar la cazurile cînd cerințele prezentei legi nu sunt întrunite sau respectate, se consideră că vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate nu sunt conforme cu cerințele prezentei legi, în următoarele cazuri:

a) dacă nu corespund cu datele cuprinse în certificatele de omologare de tip, în anexele la acestea, sau de la datele descriptive din rapoartele de încercare care depășește nivelul prevăzut de actele de reglementare aplicabile;

b) dacă nu au fost realizate, în conformitate cu toate condițiile prevăzute de actul de reglementare aplicabil, precum și de toate criteriile de performanță sau valorile limită pentru producția de serie prevăzute în acesta;

c) dacă Autoritatea de omologare și/sau Autoritatea de supraveghere a pieței nu pot reproduce, în conformitate cu toate condițiile prevăzute în actul de reglementare aplicabil, oricare dintre informațiile furnizate de producător în fișa de informații.

(3) La evaluarea conformității în sensul alin.(2) se iau în considerare numai verificările, încercările, inspecțiile și evaluările realizate de Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței.

**Articolul 5.** Competențele autorităților

(1) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor se desemnează ca autoritate reglementare pentru autovehicule rutiere şi remorci ale acestora, autovehicule cu două sau trei roţi, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective. Pentru realizarea atribuțiilor de reglementare , organul central de specialitate este împuternicit cu dreptul de a aproba regulamente, reglementări, instrucțiuni, ordine pentru punerea în aplicare a prevederilor prezentei legi.

(2) Agenția Națională Transport Auto se desemnează ca autoritate națională cu funcții și atribuții necesare în domeniul supravegherii pieței pentru autovehicule rutiere şi remorci ale acestora, autovehicule cu două sau trei roţi, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective și dispune de atribuțiile necesare, organizează și efectuează supravegherea pieței, precum și efectuează controale ale vehiculelor, sistemelor componentelor și unităților tehnice separate care intră pe piață.

(3) Agenția Servicii Publice se desemnează ca autoritate națională cu funcții și atribuții necesare în domeniul omologării pentru autovehicule rutiere şi remorci ale acestora, autovehicule cu două sau trei roţi, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective;

(4) Prezenta lege nu interzice, nu limitează și nu împiedică introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care sunt conforme cu cerințele prezentei legi, cu excepția cazurilor:

a) prevăzute expres în Capitolul X;

b) care depășesc dimensiunile, greutățile și sarcinile pe osii armonizate, prevăzute în Anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr.509/1999, inclusiv în cazurile în care li s-a acordat omologarea de tip în conformitate cu prezenta lege.

(5) Autoritatea de supraveghere a pieței, în cadrul îndeplinirii atribuțiilor sale, prevăzute de prezenta lege, are dreptul de acces în incintele operatorilor economici de pe teritoriul lor și să ridice un eșantion necesar de vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate pentru efectuarea încercărilor de conformitate.

(6) Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței, fiecare pe domeniul său de competență:

a)reexaminează și evaluează, cel puțin o dată la patru ani derularea activităților sale, iar rezultatele reexaminării sunt comunicate Organului central de specialitate din domeniul transporturilor.

b) publică pe pagina web oficială un rezumat al rezultatelor reexaminărilor și evaluărilor periodice efectuate conform lit. a).

(7) Autoritatea de omologare acordă omologare doar pentru vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate care respectă cerințele prezentei legi și reglementările tehnice de implementare a acesteia, precum și prevederile Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier.

(8) Supravegherea pieței, precum și controalele vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care intră pe piață se organizează și efectuează în conformitate cu prevederile Legii nr. 162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor.

**Articolul 6.** Obligațiile organului central de specialitate din domeniul transporturilor

Organul central de specialitate din domeniul transporturilor are următoarele funcții și atribuții:

1. Aprobă regulamente, reglementări, instrucțiuni, ordine pentru punerea în aplicare a prevederilor prezentei legi și monitorizează implementarea acestora.
2. notifică Comisia Europeană privind autoritățile naționale desemnate pentru procedurile de omologare, de supraveghere a pieței și serviciile tehnice notificate;
3. notifică secretariatul Comisiei Economice pentru Europa a ONU
4. privind autoritățile naționale desemnate pentru procedurile de omologare, de supraveghere a pieței și serviciile tehnice notificate;
5. participă la elaborarea programului naţional de supraveghere a pieței;
6. aprobă planurile anuale de supraveghere a pieţei prezentate de autoritatea de supraveghere a pieţei;
7. evaluează rezultatele activităţii de omologare și autorităţii de supraveghere a pieţei şi elaborează raportul anual.

**Articolul 7.** Obligațiile autorităţii de omologare

(1) Autoritatea de omologare își îndeplinește funcțiile și atribuțiile în mod independent și imparțial, păstrând confidențialitatea în scopul protejării secretelor comerciale, sub rezerva obligației de raportare în conformitate cu prevederile prezentei legi, inclusiv și obligațiilor de publicare a informațiilor aplicabile în vederea protejării intereselor utilizatorilor.

(2) Autoritatea de omologare cooperează și face schimb de informații relevante pentru exercitarea funcțiilor și atribuțiilor sale, conform prezentei legi, cu:

a) autoritățile publice naționale cu care face schimb de informații ce țin de exercitarea atribuțiilor sale funcționale;

b) autorități de omologare din statele membre ale Uniunii Europene, pe bază de reciprocitate.

(3) Autoritatea de omologare cooperează și pune la dispoziția Autorității de supraveghere a pieței, informațiile necesare, în legătură cu omologarea de tip a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care fac obiectul încercărilor de verificare a conformității și care includ cel puțin informațiile înscrise în certificatul de omologare de tip și în anexele conform cerințelor prezentei legi.

(4) Dacă Autoritatea de omologare are suspiciuni rezonabile că un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată nu este conform cu prevederile legale, autoritatea întreprinde toate măsurile necesare în vederea examinării omologării de tip acordate și în funcție de abaterile constatate, ia decizia, după caz, de corectare sau retragere a omologării de tip.

**Articolul 8.** Obligațiile autorității de supraveghere a pieței

(1) Autoritatea de supraveghere a pieței efectuează verificări periodice, pentru a:

a) controla respectarea de către vehicule, sisteme, componente și unitățile tehnice separate a cerințelor relevante;

b) verifica documentele și, unde este cazul, al unor încercări în laborator și în trafic efectuate pe baza unor eșantioane relevante din punct de vedere statistic.

(2) La efectuarea verificărilor prevăzute la alin. (1), Autoritatea de supraveghere a pieței se conduce și ține cont de:

a) principiile în materie de evaluare a riscurilor;

b) reclamațiile justificate; și

c) orice altă informație relevantă și/sau rezultate ale încercărilor publicate de părțile terțe care îndeplinesc cerințele prevăzute în actele de punere în aplicare.

(3) Autoritatea de supraveghere a pieței poate conveni cu autoritatea de supraveghere a pieței dintr-un stat membru al Uniunii Europene, ca ultima, să efectueze încercările necesare.

(4) Autoritatea de supraveghere a pieței are dreptul să solicite operatorilor economici, iar ultimii au obligația să pună la dispoziția autorității documentele, informațiile și alte specificații tehnice, pe care autoritatea le consideră necesare în vederea desfășurării activităților de supraveghere a pieței.

(5) În cazul vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate omologate de tip, autoritatea de supraveghere a pieței ține cont în mod corespunzător de certificatele de conformitate, de mărcile de omologare de tip sau de certificatele de omologare de tip prezentate de operatorii economici.

(6) Autoritatea de supraveghere a pieței informează și atenționează utilizatorii privind riscurile identificate în legătură cu orice vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, pentru a preveni sau reduce riscul de vătămare sau producerea daunelor.

(7) Autoritatea de supraveghere a pieței și operatorii economici au obligația să coopereze în privința prevenirii sau reducerii riscurilor provocate de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care au fost puse la dispoziție pe piață.

(8) În cazul în care se decide retragerea de pe piață un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată, autoritatea de supraveghere a pieței informează operatorul economic vizat și autoritatea de omologare despre această decizie.

(9) Autoritatea de supraveghere a pieței este independență în exercitarea competențelor și atribuțiilor sale în mod imparțial, păstrînd confidențialitatea în scopul protejării secretelor comerciale, sub rezerva obligațiilor:

a) de raportare, în conformitate cu prevederile prezentei legi;

b) de publicare a informațiilor aplicabile, prevăzute de lege, în vederea protejării intereselor utilizatorilor.

(10) Autoritatea de supraveghere:

a) cooperează și face schimb de informații care ține de competența sa și sunt relevante în scopul exercitării eficiente a funcțiilor și atribuțiilor sale cu alte autoritățile publice naționale.

b) își poate coordona activitățile sale, poate coopera și partaja rezultatele respectivelor activități cu alte autorități similare din statele membre ale Uniunii Europene.

(11) În cazul pieselor și echipamentelor care nu fac obiectul alin. (1), se aplică prevederile art. 17 alin. (1) din Legea nr. 162/2023.

**Secțiunea 2. Obligațiile producătorilor vehiculelor rutiere**

**și a reprezentanților săi**

**Articolul 9.** Obligații producătorilor

(1) Producătorii se asigură că vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate pe care le-au fabricat și care sunt introduse pe piață, au fost fabricate și omologate în conformitate cu cerințele prevăzute în prezenta lege și actele normative pentru punerea în aplicare a acesteia.

(2) Producătorii sunt responsabili în fața Autorității de omologare pentru întreg procesul de omologare și pentru asigurarea conformității producției, indiferent dacă aceștia sunt sau nu implicați direct în toate etapele fabricării vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate.

(3) În cazul omologării de tip în mai multe etape, producătorul este responsabil pentru omologarea și conformitatea producției sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate adăugate în cadrul etapei de completare a vehiculului de care se ocupă producătorul.

(4) Producătorii care modifică componentele, sistemele sau unitățile tehnice separate deja omologate în etapele anterioare sunt responsabili pentru omologarea de tip și conformitatea producției componentelor, sistemelor sau unităților tehnice separate modificate.

(5) Producătorii din etapa anterioară furnizează informații producătorilor din etapa ulterioară privind orice modificare care poate afecta omologarea de tip a unei componente, omologarea de tip a unui sistem, omologarea de tip a unei unități tehnice separate sau omologarea de tip a întregului vehicul. Informațiile sunt furnizate imediat după ce a fost acordată noua extindere a omologării de tip a întregului vehicul dar nu mai târziu de data începerii producției vehiculului incomplet.

(6) Producătorii care modifică un vehicul incomplet, în sensul în care conduce la clasificarea acestuia în altă categorie de vehicule, și care conduce la modificarea cerințelor deja evaluate într-o etapă anterioară a omologării de tip sunt obligați să asigure conformitatea cu cerințele aplicabile pentru categoria de vehicule din care face parte vehiculul modificat.

(7) În scopul omologării de tip, un producător stabilit în afara Republicii Moldova poate desemna:

a) un reprezentant care este reprezentantul său unic stabilit în Uniunea Europeană pentru a reprezenta producătorul în fața Autorității de omologare.

b) un reprezentant în Republica Moldova, care este reprezentantul său unic stabilit în Uniunea Europeană, care poate fi același ca reprezentantul desemnat în vederea omologării de tip.

(8) Producătorii stabilesc proceduri care garantează că producția de serie a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate rămâne în conformitate cu tipul omologat.

(10) Producătorii analizează reclamațiile pe care le primesc referitoare la riscuri, incidente suspectate sau probleme de neconformitate cu vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele și echipamentele pe care le-au introdus pe piață și țin evidența reclamațiilor, precum și informează distribuitorii și importatorii cu privire la acestea.

(11) Pe lîngă plăcuța producătorilor fixată pe vehiculele lor și de mărcile de omologare de tip aplicate pe componentele sau unitățile lor tehnice separate, pe vehiculele, componentele sau unitățile sale tehnice separate puse la dispoziție pe piață, se indică, numele, denumirea comercială înregistrată sau marca comercială înregistrată și adresa din Republica Moldova sau Uniunea Europeană la care pot fi contactați. În cazul în care acest lucru nu este posibil, această indicație se face pe ambalaj sau într-un document care însoțește componenta sau unitatea tehnică separată.

(12) Producătorii se asigură că, pe toată perioada în care un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau de transport nu afectează conformitatea cu cerințele prevăzute în prezenta lege.

**Articolul 10.** Obligațiile producătorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav

(1) Producătorul este obligat, să ia fără întârziere măsurile corective necesare, pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei, unității tehnice separate, piesei sau echipamentului și/sau pentru a le retrage de pe piață sau pentru a le rechema, în funcție de caz, dacă un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament care au fost introduse pe piață sau puse în funcțiune nu sunt în conformitate cu prezenta lege sau dacă omologarea de tip a fost acordată pe baza unor date incorecte.

(2) În cazul alin. (1), producătorul informează imediat autoritatea de omologare și autoritatea de supraveghere a pieței în legătură cu riscul și cu toate măsurile adoptate în privința acestuia, dacă vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul pus pe piața, prezintă un risc grav.

(3) Producătorii, păstrează și pun la dispoziția autorității de omologare:

a) certificatele de omologare de tip și anexele acestora, precum și o copie a certificatelor de conformitate eliberate, pentru o perioadă de 10 ani după încetarea valabilității omologării de tip aplicabile în cazul unui vehicul și pentru o perioadă de 5 ani după încetarea valabilității omologării de tip aplicabile în cazul unui sistem, al unei componente sau al unei unități tehnice separate, în cazul vehiculelor prevăzute la art.2 alin.(1) lit.a);

b) dosarul de omologare și o copie a certificatului de conformitate, pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a unui vehicul și de 5 ani după introducerea pe piață a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, în cazul vehiculelor prevăzute la art.2 alin.(1) lit.b).

(4) Producătorii au obligația să pună la dispoziția Autorității de omologare sau a Autorității de supraveghere a pieței, la cererea motivată a acestora, o copie a certificatului de omologare de tip sau a autorizației care demonstrează conformitatea vehiculului, a sistemului, a componentei, a unității tehnice separate, a piesei sau a echipamentului, în limbile română sau engleză.

(5) La cererea motivată a autorităților prevăzute la alin. (4), precum și în temeiul articolul 20 din Legea nr.162/2023, producătorii sunt obligați să coopereze cu autoritatea respectivă, cu privire la orice măsură întreprinsă pentru eliminarea riscurilor prezentate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul pe care le-au pus la dispoziție pe piața Republicii Moldova.

**Articolul 11.** Obligațiile reprezentanților producătorului

(1) Reprezentantul producătorului îndeplinește sarcinile prevăzute în mandatul primit de la producător, care include cel puțin următoarele:

a) are acces la certificatul de omologare de tip și la anexele acestora, precum și la certificatul de conformitate în limba română, pe care le pune la dispoziția Autorității de omologare și la Autoritatea de supraveghere a pieței pentru o perioadă de 10 ani după încetarea valabilității omologării de tip în cazul unui vehicul și pentru o perioadă de 5 ani după încetarea valabilității omologării de tip în cazul unui sistem, al unei componente sau al unei unități tehnice separate;

b) la cererea motivată, pune la dispoziția Autorității de omologare, toate informațiile, documentele necesare pentru a demonstra conformitatea fabricării vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate;

c) cooperează cu Autoritatea de omologare și cu Autoritatea de supraveghere a pieței, la cererea acestora, cu privire la orice acțiune întreprinsă pentru eliminarea riscului grav prezentat de vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele care fac obiectul mandatului său;

d) informează producătorul cu privire la reclamațiile și rapoartele referitoare la riscuri, incidente suspectate sau problemele de neconformitate care se referă la vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele care fac obiectul mandatului respectiv;

e) are dreptul să își încheie mandatul fără suportarea penalizărilor în cazul în care producătorul acționează contrar obligațiilor care îi revin în temeiul prezentei legi.

(2) Reprezentantul producătorului care își încheie mandatul din motivul prevăzut la alin.(1) lit. f) are obligația să informeze Autoritatea de omologare.

**Articolul 12.** Obligațiile importatorilor

(1) Importatorii introduc pe piață doar vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate conforme care fie au primit omologarea de tip, fie îndeplinesc cerințele pentru omologarea națională.

(2) Pînă la introducerea pe piața Republicii Moldova:

a) a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate omologate de tip, importatorul se asigură că acestea fac obiectul unui certificat de omologare de tip valabil și că sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poartă marca de omologare de tip necesară.

b) a unui vehicul, importatorul se asigură că acesta este însoțit de certificatul de conformitate necesar.

(3) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată nu respectă cerințele stabilite de prezenta lege și în speță dacă nu corespunde omologării sale de tip, importatorii nu introduc pe piața Republicii Moldova și nici nu permit punerea în funcțiune sau înmatricularea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate până când conformitatea nu a fost adusă în concordanță.

(4) Importatorul informează producătorul și Autoritatea de supraveghere a pieței în cazul în care un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav. În cazul vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate omologate de tip, importatorii informează, suplimentar, în această privință și Autoritatea de omologare care a acordat omologarea.

(5) Importatorii indică pe vehicul, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipamente, numele, denumirea comercială înregistrată sau marca comercială înregistrată, precum și adresa la care pot fi contactați. În cazul în care acest lucru nu este posibil, această indicație se face pe ambalaj sau într-un document care însoțește componenta sau unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentele.

(6) Importatorii se asigură că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată este însoțită de instrucțiunile și informațiile prevăzute la art.56, în limba română.

(7) Pentru protejarea sănătății și siguranței consumatorilor, importatorii păstrează un registru de reclamații și rechemări referitoare la vehicule, sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente pe care le-au introdus pe piață, și informează distribuitorii cu privire la reclamațiile și/sau rechemările efectuate referitoare la riscuri, incidente suspectate sau probleme de neconformitate legate de vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele pe care le-au introdus pe piață.

(8) Importatorii se asigură că, pe toată perioada în care un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau de transport nu afectează conformitatea cu cerințele prevăzute în prezenta lege.

**Articolul 13.** Obligațiile importatorilorcu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav

(1) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament care a fost introdusă pe piața Republicii Moldova de către un importator nu este în conformitate cu prevederile prezentei legi, importatorul ia fără întârziere măsurile corective necesare pentru restabilirea conformității vehiculului, sistemului, componentei, unității tehnice separate, piesei sau echipamentului, sub supravegherea producătorului, pentru retragerea de pe piață sau pentru rechemare, după caz. În același timp, importatorul informează, producătorul și Autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip.

(2) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament care a fost introdus pe piața Republicii Moldova prezintă un risc grav, importatorii informează imediat și pun la dispoziția Autorității de omologare și Autorității de supraveghere toate informațiile necesare în privința riscului respectiv, precum și informează producătorilor.

(3) Suplimentar la acțiunile întreprinse conform alin.(2), importatorii informează Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței cu privire la:

a) măsurile întreprinse de către importator, punând la dispoziție toate informațiile necesare, în special în legătură cu riscul grav;

b) toate măsurile întreprinse de către producător, însoțite de toate informațiile necesare.

(4) Importatorii au obligația să păstreze și, la cerere, să pună la dispoziția Autorității de omologare și/sau a Autorității de supraveghere a pieței:

a) o copie a certificatului de omologare de tip și a anexelor la acestea, într-o perioadă de 10 ani după încetarea valabilității omologării de tip în cazul unui vehicul și 5 ani după încetarea valabilității omologării de tip în cazul unui sistem, al unei componente sau al unei unități tehnice separate, în cazul vehiculelor prevăzute la art.2 alin.(1) lit.a);

b) o copie a certificatului de conformitate, pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a vehiculului și pentru o perioadă de cinci ani de la introducerea pe piață a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, în cazul vehiculelor prevăzute la art.2 alin.(1) lit.b).

(5) La cererea motivată a autorităților prevăzute la alin. (4), importatorii pun la dispoziția autorităților, toate informațiile și documentele necesare pentru a demonstra conformitatea unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, în limba română sau limba engleză și cooperează în privința eliminării riscurilor prezentate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul pe care le-au pus la dispoziție pe piața Republicii Moldova.

**Articolul 14.** Obligațiile distribuitorilor

(1) Înainte de punerea la dispoziție pe piața Republicii Moldova a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, distribuitorii:

(a) se asigură că acționează în conformitate cu cerințele prezentei legi.

(b) se asigură că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poartă plăcuța producătorului sau marca de omologare de tip necesară;

(b) este însoțit de documentele necesare și de instrucțiunile și informațiile privind siguranța, prevăzute la art.56, în limba română;

(c) că producătorul și importatorul au respectat dispozițiile prevăzute la art.9 alin.(11) și art.12 alin.(5).

(2) Distribuitorii are obligația de a informa imediat producătorul cu privire la toate reclamațiile pe care le primesc referitoare la riscuri, incidente suspectate sau probleme de neconformitate legate de vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele pe care le-au pus la dispoziție pe piața Republicii Moldova.

(3) Distribuitorii au obligația de a asigura că, pe toată perioada în care un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau de transport nu afectează conformitatea cu cerințele prevăzute în prezenta lege.

**Articolul 15.** Obligațiile distribuitorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav

(1) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament nu este conformă cu cerințele din prezenta lege, distribuitorii trebuie să informeze în acest sens producătorul, importatorul și autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip și nu le pun la dispoziție pe piața Republicii Moldova pînă cînd conformitatea nu a fost asigurată.

(2) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament puse la dispoziție pe piața Republicii Moldova de către distribuitori nu este în conformitate cu prezenta lege, aceștia au obligația de a informa:

a) producătorul sau reprezentantul producătorului să asigure că se întreprind măsurile corective necesare, potrivit prezentei legi, pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate ori pentru a o rechema, dacă este cazul;

b) importatorul;

c) Autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip.

(3) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament pus pe piața Republicii Moldova prezintă un risc grav, distribuitorii informează imediat despre acest fapt producătorul, importatorul, Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței și pune la dispoziția lor toate informațiile detaliate cu privire la riscul grav vizat, precum și despre toate măsurile întreprinse, cu descrierea tuturor măsurilor întreprinse de către producător.

(4) La cererea motivată a Autorității de omologare și/sau a Autorității de supraveghere a pieței, distribuitorii cooperează cu autoritățile în privința punerii la dispoziția informațiilor cu privire la toate măsurile întreprinse, conform prevederilor art. 20 din Legea nr. 162/2023, în vederea eliminării riscurilor prezentate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul pe care aceștia le-au pus la dispoziție pe piață, inclusiv a informațiilor specificate la art.9 alin.(6).

**Articolul 16.** Situațiile în care obligațiile producătorilor se aplică importatorilor și distribuitorilor

În sensul prezentei legi, unui importator sau unui distribuitor i se aplică obligațiile care îi revin unui producător în temeiul articolelor 8, 9 și 10, atunci când importatorul sau distribuitorul pune la dispoziție pe piață sau este responsabil pentru punerea în funcțiune:

a) a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate în numele său sau al mărcii sale comerciale sau atunci când modifică un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată în așa fel încât vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poate să nu mai fie în conformitate cu cerințele aplicabile; sau

b) a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate pe baza unei omologări ONU de tip acordate pentru un producător din afara Republicii Moldova și nu poate fi identificat niciun reprezentant al producătorului pe teritoriul țării.

**Articolul 17.** Identificarea operatorilor economici

Operatorii economici, la solicitare, pun la dispoziția Autorității de omologare și/sau a Autorității de supraveghere a pieței, pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a unui vehicul și pentru o perioadă de 5 ani de la introducerea pe piață a unui sistem, a unei componente, a unei unități tehnice separate, a unei piese sau a unui echipament, datele de identificare a tuturor operatorilor economici:

a) care le-au furnizat un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament;

b) cărora le-au furnizat un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament.

**Capitolul III**

**PROCEDURI PENTRU OMOLOGAREA DE TIP**

**Articolul 18.** Proceduri pentru omologarea națională de tip

(1) La depunerea unei cereri de omologare de tip pentru întregul vehicul, producătorul poate alege una dintre următoarele proceduri:

a) omologarea de tip în etape succesive;

b) omologarea de tip într-o singură etapă;

c) omologarea de tip mixtă.

(2) La depunerea unei cereri de omologare de tip pentru un vehicul incomplet sau completat, producătorul poate alege o omologare de tip în mai multe etape. În cazul vehiculelor prevăzute la art.2 alin.(1) lit. b), se aplică doar vehiculelor din subcategoriile L2e-U, L4e, L5e-B, L6e-BU și L7e-CU.

(3) Pentru omologarea de tip a unui sistem, omologarea de tip a unei componente și omologarea de tip a unei unități tehnice separate se aplică doar omologarea de tip într-o singură etapă.

(4) Omologarea de tip în mai multe etape:

a) este acordată unui tip de vehicul incomplet sau completat care, având în vedere stadiul de completare a vehiculului, este în conformitate cu datele din dosarul informativ prevăzut la art.20.

b) este aplicată vehiculelor complete care au fost transformate sau modificate de un alt producător după completarea lor.

(5) Omologarea de tip pentru ultima etapă a completării se acordă numai după ce Autoritatea de omologare a verificat, dacă tipul de vehicul omologat în etapa finală este conform, în momentul omologării, cu toate cerințele tehnice aplicabile.

(6) Verificarea prevăzută la alin. (5) include analiza documentelor referitoare la toate cerințele stabilite de omologarea de tip a unui tip de vehicul incomplet acordată pe parcursul procedurii în mai multe etape, inclusiv dacă omologarea de tip a fost acordată pentru o categorie diferită de vehicul.

(7) Alegerea procedurii pentru omologarea de tip prevăzute la alin.(1) nu aduce atingere cerințelor aplicabile pe care tipul de vehicul omologat trebuie să le îndeplinească la momentul acordării omologării de tip pentru întregul vehicul.

(8) Omologarea de tip în mai multe etape poate fi utilizată de către un singur producător, cu condiția ca aceasta să nu fie utilizată pentru a eluda cerințele aplicabile vehiculelor produse într-o singură etapă.

(9) Vehiculele produse de un singur producător nu sunt considerate a fi produse în mai multe etape în sensul articolelor 39 și 46.

**Articolul 19.** Cererea de omologare de tip

(1) Producătorul prezintă Autorității de omologare o cerere însoțită de dosarul informativ prevăzut la art. 20.

(2) Pentru un anumit tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată se poate prezenta o singură cerere.

(3) Nu se poate prezenta o nouă cerere în Republica Moldova în ceea ce privește același tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, în cazul în care:

(a) o autoritate de omologare dintr-un stat al Uniunii Europene a refuzat să acorde o omologare de tip pentru tipul respectiv;

(b) o autoritate de omologare dintr-un stat al Uniunii Europene a retras omologarea de tip pentru tipul respectiv;

(c) producătorul a retras o cerere de omologare de tip pentru tipul respectiv.

(4) Autoritatea de omologare refuză o cerere de omologare de tip pentru o desemnare de tip diferită sau pentru o modificare cu privire la o cerere anterioară în cazul în care modificările nu sunt suficiente pentru a constitui un nou tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată.

(5) O cerere de omologare de tip a unui anumit tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată include o declarație a producătorului prin care se certifică, în conformitate cu alin.(3) că:

(a) producătorul nu a solicitat o omologare de tip pentru același tip de la nicio altă autoritate de omologare și nicio altă autoritate de omologare nu a acordat producătorului o astfel de omologare;

(b) nicio autoritate de omologare nu a refuzat să acorde omologarea de tip tipului respectiv;

(c) nicio autoritate de omologare nu a retras omologarea de tip pentru tipul respectiv;

(d) producătorul nu a retras o cerere pentru omologare de tip a tipului respectiv.

(6) Pentru fiecare tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care urmează a fi omologată se prezintă o cerere separată.

**Articolul 20.** Dosarul informativ

(1) Solicitantul prezintă Autorității de omologare un dosar informativ.

(2) Dosarul informativ conține următoarele:

a) o fișă de informații, elaborată în conformitate cu modelul prevăzut în actele de punere în aplicare, pentru omologarea de tip într-o singură etapă, omologarea de tip mixtă a întregului vehicul, omologarea de tip în etape succesive a întregului vehicul, în cazul omologării de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate;

b) setul complet de date, desene, fotografii și alte informații relevante;

c) pentru vehicule, indicarea procedurii sau procedurilor alese în conformitate cu art. 18 alin. (1);

d) orice informație suplimentară, prevăzută expres de lege, și solicitată de Autoritatea de omologare în contextul procedurii de omologare de tip.

(3) Fișa de informații menționată la alin.(2) lit.(a) pentru omologarea de tip a întregului vehicul conține un set complet de informații privind caracteristicile tipului de vehicul care sunt necesare autorității de omologare pentru a identifica tipul de vehicul și pentru a desfășura procedura de omologare de tip în mod adecvat.

(4) Producătorul prezintă dosarul informativ Autorității de omologare în unul din următoarele formate:

a) în format electronic semnat cu semnătură electronică;

b) pe suport de hârtie semnat olograf.

(5) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului pentru fișa de informații și orice altă parte a dosarului informativ și a unui format electronic conform alin.(4).

**Articolul 21.** Informații suplimentare la cererea pentru omologare de tip, în funcție de procedură

(1) O cerere de omologare de tip în etape succesive conține, pe lângă dosarul informativ prevăzut la art. 20, setul complet de certificate de omologare de tip sau de certificate de omologare ONU de tip și anexele la acestea, care sunt necesare în temeiul actelor de punere în aplicare a prezentei legi.

(2) În sensul alin. (1), în cazul omologării de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, Autoritatea de omologare are acces la dosarul informativ și la certificatele de omologare de tip și la anexele la acestea, până în momentul luării deciziei în privința acordării sau refuzului de acordare a omologării de tip a întregului vehicul.

(3) Cererea de omologare de tip într-o singură etapă este însoțită de dosarul informativ, conținând toate informațiile prevăzute de lege.

(4) O cerere de omologare de tip mixtă, suplimentar la dosarul informativ, conține certificatele de omologare de tip, sau certificatele de omologare ONU de tip și anexele la acestea care sunt necesare în temeiul actelor de punere în aplicare a prezentei legi.

(5) În cazul sistemelor pentru care nu a fost prezentat niciun certificat de omologare de tip sau niciun certificat de omologare ONU de tip, cererea conține, suplimentar la dosarul informativ, informațiile necesare pentru omologarea sistemelor respective în faza de omologare a vehiculului și un raport de încercare în locul certificatului de omologare de tip, sau un certificat de omologare ONU de tip.

(6) O cerere de omologare de tip în mai multe etape conține cel puțin următoarele informații:

a) în prima etapă, acele părți ale dosarului informativ și acele certificate de omologare de tip sau certificate de omologare ONU de tip sau, dacă este cazul, rapoarte de încercare care sunt relevante pentru stadiul de completare a vehiculului de bază;

b) în cea de a doua etapă și în etapele ulterioare:

1) acele părți ale dosarului informativ și acele certificate de omologare de tip, sau certificate de omologare ONU de tip care sunt relevante pentru stadiul de completare curent;

2) o copie a certificatului de omologare de tip a întregului vehicul acordat în stadiul de fabricație anterior al vehiculului;

3) detalii complete privind orice modificare sau completare adusă vehiculului de producător;

(7) O cerere de omologare de tip în mai multe etape:

a) în cazul vehiculelor prevăzute la art.2 alin.(1) lit.b), este însoțită de dosarul informativ, precum și de setul complet de certificate de omologare de tip necesare;

b) în cazul omologării de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, Autoritatea de omologare are acces la dosarul informativ corespunzător până în momentul acordării sau al refuzului omologării.

(8) Informațiile prevăzute la alin.(6) se prezintă în conformitate cu prevederile [art. 20 alin. (4).

(9) Autoritatea de omologare și serviciile tehnice pot solicita producătorului, printr-o cerere motivată, să furnizeze documente sau orice informații suplimentare necesare, pentru a permite luarea unei decizii privind încercările necesare sau pentru a facilita efectuarea încercărilor respective.

**Capitolul IV**

**DESFĂȘURAREA PROCEDURILOR PENTRU OMOLOGAREA DE TIP**

**Articolul 22.** Dispoziții generale privind procedurile pentru omologarea de tip

(1) Pentru fiecare tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată poate fi acordată doar o singură omologare de tip.

(2) Autoritatea de omologare acordă omologarea de tip numai după ce a verificat conformitatea aranjamentelor de producție prevăzute la art.29 și îndeplinirea cerințelor aplicabile de către vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză.

(3) Autoritatea de omologare care a primit o cerere în conformitate cu art. 19 acordă o omologare națională de tip doar după ce verifică corespunderea cu cerințele stabilite în prezenta lege.

(4) Autoritatea de omologare pregătește un dosar de omologare care constă în:

a) dosarul informativ prevăzut la art. 20;

b) rapoarte de încercare;

c) celelalte documente adăugate la dosarul informativ de către serviciul tehnic sau de către Autoritatea de omologare în îndeplinirea atribuțiilor sale conform prezentei legi.

(5) Autoritatea de omologare:

a) poate păstra dosarul de omologare în format electronic, care include o descriere de precizare a numărului total al paginilor, formatului fiecărui document și care înregistrează în ordine cronologică orice modificare a omologării naționale de tip;

b) păstrează dosarul de omologare timp de 10 ani după încetarea valabilității omologării de tip.

(6) Autoritatea de omologare refuză acordarea unei omologări de tip, în cazul cel puțin a unei situații de mai jos, în care constată că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care deși este conformă cu cerințele aplicabile:

a) prezintă totuși un risc grav pentru siguranță;

b) poate să dăuneze în mod grav mediului înconjurător sau sănătății publice.

(7) În cazul prevăzut la alin. (6), Autoritatea de omologare poate trimite, la solicitarea autorităților de omologare ale statelor membre ale Uniunii Europene, un dosar detaliat în care explică motivele deciziei sale și prezintă argumente în sprijinul constatărilor sale.

(8) În conformitate cu art. 18 alin. (5), în cazul procedurilor de omologare de tip în etape succesive, mixtă și în mai multe etape, autoritatea de omologare refuză acordarea unei omologări de tip în cazul în care constată că sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate nu sunt conforme cu cerințele prevăzute în prezenta lege.

(9) Autoritatea de omologare poate informa autoritățile de omologare din statele care au acordat omologări de tip sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate, în cazul survenirii prevederilor alin.(8).

(10) Autoritatea de omologare, poate prezenta la solicitarea autorităților de omologare din statele membre ale Uniunii Europene, în forma fișierelor electronice securizate, informații despre omologărilor de tip pe care le-a acordat, modificat, refuzat sau retras.

**Articolul 23.** Notificarea privind omologarea de tip

(1) La emiterea sau modificarea certificatului de omologare național de tip, Autoritatea de omologare pune la dispoziția Autorității de supraveghere a pieței o copie a certificatului de omologare de tip pentru fiecare tip de vehicul, sistem, componentă și unitate tehnică separată pentru care s-a acordat o omologare de tip, precum și anexele la aceasta, inclusiv rapoartele de încercare prevăzute la art. 26.

(2) Autoritatea de omologare, poate informa autoritățile de omologare din statele membre a Uniunii Europene, despre refuzul acordării sau despre retragerea oricărei omologări naționale de tip, precizând motivele deciziei sale.

**Articolul 24.** Certificatul de omologare de tip

(1) Certificatul de omologare de tip conține următoarele anexe:

a) dosarul de omologare prevăzut la art.22 alin.(4);

b) rapoartele de încercare prevăzute la art. 26 în cazul omologării de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate ori fișa rezultatelor încercărilor în cazul omologării de tip a întregului vehicul;

c) în cazul omologării de tip a întregului vehicul, numele și specimenul de semnătură ale persoanei sau persoanelor autorizate să semneze certificatele de conformitate și o declarație privind funcția lor în cadrul persoanei juridice;

d) în cazul omologării de tip a întregului vehicul, un specimen completat al unui certificatului de conformitate pentru acel tip de vehicul.

(2) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor stabilește modelul certificatului de omologare de tip, pentru sistemul de numerotare și pentru fișa rezultatelor încercărilor, inclusiv formatele electronice aplicabile.

(3) Pentru fiecare tip de vehicul, sistem, componentă și unitate tehnică separată, Autoritatea de omologare efectuează următoarele operații:

(a) completează toate secțiunile relevante ale certificatului de omologare național de tip, inclusiv anexele sale;

(b) redactează descrierea dosarului de omologare conform prevederile art.22 alin.(4);

(c) emite producătorului, certificatul de omologare de tip completat și anexele sale.

(5) În cazul omologării de tip a cărei perioadă de valabilitate a fost limitată în sau cu privire la care anumite dispoziții din prezenta lege nu se aplică, certificatul de omologare de tip precizează restricțiile respective sau dispozițiile relevante care nu se aplică.

(6) În cazul în care producătorul unui vehicul optează pentru procedura de omologare de tip mixtă, Autoritatea de omologare completează dosarul de omologare cu menționarea rapoartelor de încercare în cazul sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pentru care nu a fost emis niciun certificat de omologare național de tip.

(7) În sensul alin. (6), Autoritatea de omologare identifică exact în dosarul de omologare cerințele tehnice din actele de reglementare pentru care a fost încercat vehiculul.

(8) În cazul în care producătorul unui vehicul optează pentru procedura de omologare de tip într-o singură etapă, Autoritatea de omologare anexează la certificatul de omologare de tip o listă a actelor de reglementare relevante în conformitate cu modelul aprobat.

**Articolul 25.** Dispoziții speciale privind omologările de tip pentru sisteme, componente și unități tehnice separate

(1) O omologare de tip se acordă pentru un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată care este în conformitate cu datele din dosarul informativ și care îndeplinește cerințele tehnice specificate în actele de punere în aplicare a prezentei legi.

(2) În cazul în care componentele sau unitățile tehnice separate, indiferent dacă sunt sau nu destinate reparațiilor, service-ului sau întreținerii, fac la rândul lor obiectul unei omologări de tip de sistem pentru un vehicul, nu este necesară omologarea de tip suplimentară a componentelor sau unităților tehnice separate, dacă nu se prevede o astfel de omologare de tip în actele de punere în aplicare a prezentei legi.

(3) În cazul în care o componentă sau o unitate tehnică separată își îndeplinește funcția sau prezintă o caracteristică specifică numai împreună cu alte părți ale vehiculului, iar din acest motiv conformitatea poate fi verificată numai în situația în care componenta sau unitatea tehnică separată respectivă funcționează împreună cu părțile respective ale vehiculului, domeniul de aplicare al omologării naționale de tip pentru componenta sau unitatea tehnică separată este limitat în consecință.

(4) În cazurile prevăzute la alin. (3), certificatul de omologare de tip specifică orice restricții de utilizare a componentei sau a unității tehnice separate și precizează condițiile speciale de instalare a respectivei componente sau unități tehnice separate pe un vehicul.

(5) În cazul în care componenta sau unitate tehnică separată prevăzută la alin. (3) și (4), este instalată pe un vehicul, Autoritatea de omologare verifică, în momentul omologării vehiculului, respectarea de către componenta sau unitatea tehnică separată a tuturor restricțiilor de utilizare aplicabile privind utilizarea sau condițiile de instalare.

**Articolul 26.** Încercările necesare pentru omologarea de tip

(1) Pentru acordarea omologărilor naționale de tip, autoritatea de omologare verifică conformitatea cu cerințele tehnice ale prezentei legi prin intermediul unor încercări adecvate efectuate de serviciile tehnice desemnate.

(2) Elementele fundamentale ale testelor, inclusiv cerințele tehnice pentru care s-a verificat conformitatea prin încercări, se înregistrează într-un raport de încercare.

(3) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă actele de stabilire a formatului rapoartelor de încercare.

(4) Producătorul pune la dispoziția Autorităților de omologare și furnizează serviciilor tehnice vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate necesare în temeiul actelor de punere în aplicare a prezentei legi, pentru efectuarea încercărilor prevăzute.

(5) Sunt efectuate acele încercări ale vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care sunt necesare și reprezentative pentru tipul care urmează a fi omologat.

(6) În cazul vehiculelor prevăzute la art.2 alin.(1) lit.b), producătorul poate selecta, de comun acord cu Autoritatea de omologare, un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care, deși nu este reprezentativă pentru tipul care urmează a fi omologat, întrunește mai multe dintre cele mai nefavorabile caracteristici din punctul de vedere al nivelului de performanță prevăzut.

(7) La selectarea prevăzută în alin.(6), pot fi folosite metode de încercare virtuale pentru a facilita luarea deciziilor în timpul procesului de selecție.

(8) În cazul în care pentru parametrii și condițiile folosite pentru efectuarea încercărilor adecvate prevăzute la alin. (1) se prevede o gamă de valori, serviciile tehnice pot alege orice valoare din gama respectivă.

(9) La cererea producătorului și cu acordul Autorității de omologare, pot fi folosite metode de încercare virtuale, în conformitate cu prevederile actelor de punere în aplicare a prezentei legi, ca opțiuni alternative la încercările necesare.

**Articolul 27.** Măsuri privind conformitatea producției

(1) Autoritatea de omologare care acordă o omologare de tip, poate întreprinde măsurile necesare pentru a verifica, dacă producătorul fabrică vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate în conformitate cu tipul omologat.

(2) Măsurile indicate la alin.(1) pot fi întreprinse, în caz de necesitate, în cooperare cu autoritățile de omologare din state membre a Uniunii Europene.

(3) Autoritatea de omologare, pentru a verifica dacă un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată se conformează tipului omologat, ia măsurile necesare pentru a efectua verificările și încercările pe eșantioane prelevate la sediul producătorului, inclusiv la unitățile de producție ale acestuia, care sunt necesare pentru omologarea de tip.

(4) În cazul prevăzut la alin.(3), Autoritatea de omologare întreprinde măsurile necesare, pentru a efectua verificările corespunzătoare sau încercări cu frecvența prevăzută în actele de punere în aplicare a prezentei legi.

(5) Autoritatea de omologare în cazul omologării de tip întreprinde măsurile necesare pentru a verifica dacă producătorul respectă obligațiile prevăzute în actele de punere în aplicare a prezentei legi, în special, dacă în scopul respectării respectivelor obligații, producătorul a modificat sau a completat informațiile privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.

(6) În cazurile cînd Autoritatea de omologare, după acordarea omologării de tip, stabilește că producătorul nu mai produce vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate în conformitate cu tipul omologat sau cu cerințele prezentei legi sau stabilește că certificatele de conformitate nu mai sunt conforme cu prevederile articolelor 34 și 35 chiar dacă producția continuă, aceasta face demersurile necesare și se asigura că producătorul se respectă și se conformează măsurilor de asigurare a conformității producției sau în caz contrar poate aplica măsuri restrictive necesare în conformitate cu prevederile actelor de punere în aplicare a prezentei legi, inclusiv retragerea omologării de tip.

**Articolul 28.** Tarife

(1) Tarifele pentru activitățile de omologare naționale de tip se percep de la producătorii care au depus o cerere pentru omologarea de tip în Republica Moldova.

(2) Sursele de finanțare ale Autorității de supraveghere a pieței includ cît surse bugetare atît și surse acoperite din tarife care sunt percepute la introducerea pe piață a vehiculelor.

(3) Statul poate percepe tarife administrative de la serviciile tehnice care solicită să fie desemnate pentru a acoperi, integral sau parțial, costurile aferente activităților exercitate de autoritățile naționale responsabile de serviciile tehnice în conformitate cu prezenta lege.

**Capitolul V**

**MODIFICĂRILE ȘI VALABILITATEA OMOLOGĂRILOR**

**Secțiunea 1. Modificările omologării de tip pentru vehicule**

**Articolul 29.** Modificările omologării de tip

(1) Producătorul informează fără întârziere Autoritatea de omologare, în cazul omologării de tip, cu privire la orice modificare a datelor din dosarul de omologare, inclusiv orice schimbare în dosarul cu documentația extinsă în temeiul actelor de punere în aplicare a prezentei legi.

(2) Autoritatea de omologare:

a) decide dacă schimbarea prevăzută la alin. (1) necesită o modificare, sub forma unei revizuiri sau a unei extinderi a omologării naționale de tip, în conformitate cu art.30, sau dacă respectiva schimbare necesită o nouă omologare de tip.

b) în cazul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. b), poate decide, în urma consultării cu producătorul, că o nouă omologare de tip trebuie acordată.

(3) În cazul în care Autoritatea de omologare constată că o modificare necesită repetarea inspecțiilor sau a încercărilor, aceasta informează producătorul despre acest fapt.

(4) În cazul în care Autoritatea de omologare constată, pe baza inspecțiilor sau a încercărilor prevăzute la alin.(3), că sunt îndeplinite în continuare cerințele pentru omologarea de tip, se aplică procedurile prevăzută la art.30.

(5) În cazul în care Autoritatea de omologare are temei să considere că modificările în ceea ce privește datele din dosarul de omologare nu pot fi acoperite de o extindere a omologării de tip existente, aceasta refuză să modifice omologarea de tip și dispune solicitarea de către producător a unei noi omologări de tip.

**Articolul 30.** Revizuirile și extinderile omologărilor de tip

(1) O modificare este considerată o „revizuire” în cazul în care Autoritatea de omologare constată că, în pofida modificării datelor din dosarul de omologare, respectivul tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată îndeplinește în continuare cerințele aplicabile pentru tipul respectiv și că, prin urmare, nu este necesară repetarea inspecției sau încercării.

(2) În cazul prevăzut la alin.(1), Autoritatea de omologare emite paginile revizuite din dosarul de omologare, după caz:

a) marcând fiecare pagină revizuită pentru a indica în mod clar natura modificării și data noii emiteri; sau

b) emite o versiune actualizată, consolidată a dosarului de omologare, însoțită de o descriere detaliată a modificărilor.

(3) Modificarea este considerată o „extindere” atunci când Autoritatea de omologare are temei să considere că datele din dosarul de omologare au fost modificate și în oricare dintre următoarele situații:

a) sunt necesare noi inspecții sau încercări pentru a verifica respectarea în continuare a cerințelor pe care s-a bazat actuala omologare de tip;

b) a fost modificată oricare dintre informațiile din certificatul de omologare de tip, cu excepția anexelor acestuia; sau

c) pentru tipul omologat de vehicul, de sistem, de componentă sau de unitate tehnică separată, intră în vigoare noi cerințe.

(4) În cazul unei extinderi conform prevederilor alin. (2), Autoritatea de omologare emite fără întârziere un certificat de omologare național de tip actualizat:

a) care este însoțit de un număr de extindere;

b) care crește odată cu numărul de extinderi succesive deja acordate;

c) care specifică în mod clar motivul extinderii și data noii emiteri;

d) prevede durata de valabilitate, dacă este aplicabil.

(5) În toate cazurile cînd sunt emise pagini modificate ale dosarului de omologare sau o versiune consolidată și actualizată a acestuia, descrierea dosarului de omologare este modificat în consecință, astfel încât să indice data celei mai recente extinderi sau revizuiri sau data celei mai recente consolidări a versiunii actualizate.

(6) Nu este necesară nicio extindere a omologării de tip a unui tip de vehicul în cazul în care noile cerințe prevăzute la alin.(3) lit.(c) sunt, din punct de vedere tehnic, irelevante pentru tipul de vehicul respectiv sau se referă la alte categorii de vehicule decât cea din care face parte tipul în cauză.

**Articolul 31.** Încetarea valabilității

(1) Omologarea de tip se eliberează:

a) conform termenelor prevăzute în alin. (2) pentru vehiculele prevăzute în art.2 alin.(1) lit.a).

b) pe durată nelimitată pentru vehiculele prevăzute în art.2 alin.(1) lit.b).

(2) La șapte ani de la ultima actualizare a dosarului de omologare în cazul unui certificat de omologare națională de tip a întregului vehicul pentru vehiculele din categoriile M1 și N1 și la 10 ani pentru vehiculele din categoriile M2, M3, N2, N3 și O, autoritatea de omologare de tip verifică dacă tipul de vehicul respectă toate actele de reglementare care sunt relevante pentru tipul respectiv.

(3) În cazul în care Autoritatea de omologare efectuează verificarea prevăzută la alin.(2), nu este necesar ca încercările prevăzute la art.26 să fie repetate.

(4) Omologarea națională de tip își încetează valabilitatea în cazul survenirii oricărui din următoarele cazuri:

a) atunci când pentru tipul omologat de vehicul, de sistem, de componentă sau de unitate tehnică separată devin obligatorii noi cerințe pentru punerea la dispoziție pe piață, înmatriculare sau punerea în funcțiune, iar omologarea națională de tip nu poate fi extinsă din motivele prevăzute la art.30 alin.(3) lit.(c);

b) atunci când o verificare efectuată în conformitate cu alineatele (1) și (2), constată că vehiculul nu respectă toate actele de reglementare care sunt relevante pentru tipul respectiv;

c) atunci când producția de vehicule în conformitate cu tipul omologat de vehicul este oprită definitiv în mod voluntar, fapt considerat a surveni atunci când niciun vehicul de tipul în cauză nu a fost fabricat în cei doi ani precedenți; cu toate acestea, astfel de omologări de tip își mențin valabilitatea în scopul înmatriculării sau al punerii în funcțiune atât timp cât nu se aplică litera (a);

d) în cazul în care omologarea națională de tip a fost retrasă în conformitate cu art. 27 alin.(6);

e) în cazul în care valabilitatea certificatului de omologare națională de tip expiră din cauza unor motive și restricții prevăzute la art.37 alin.(8);

f) în cazul în care omologarea de tip s-a dovedit a fi bazată pe declarații false, rezultate falsificate ale încercării sau în cazul în care nu au fost dezvăluite date care ar fi condus la refuzul de a acorda omologarea de tip.

(5) În cazul în care omologarea de tip a întregului vehicul pentru o singură variantă a unui tip de vehicul sau pentru o singură versiune a unei variante își încetează valabilitatea, omologarea de tip a întregului vehicul pentru tipul de vehicul respectiv își încetează valabilitatea doar în privința variantei sau versiunii respective.

(6) În cazul în care producția unui anumit tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este oprită definitiv, producătorul notifică de îndată acest fapt autorității de omologare care a acordat omologarea națională de tip respectivă.

(7) În termen de o lună de la primirea notificării prevăzute la alin. (6), Autoritatea de omologare poate informa autoritățile de omologare ale statelor membre ale Uniunii Europene.

(8) În cazul în care un certificat de omologare de tip este pe cale să își înceteze valabilitatea, producătorul este obligat să notifice despre acest fapt Autorității de omologare.

(9) La primirea notificării efectuate de producător conform alin.(7), Autoritatea de omologare poate comunica autorităților de omologare ale statelor membre a Uniunii Europene toate informațiile relevante pentru punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate, după caz.

(10) În ceea ce privește vehiculele, comunicarea prevăzută la alin.(8), precizează data la care a fost fabricat vehiculul și numărul de identificare („VIN”) al acestuia, corespunzătoare ultimului vehicul produs.

**Secțiunea 2. Modificările omologării de tip pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri**

**Articolul 32.** Modificările omologării de tip pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri

(1) În cazul unei extinderi, Autoritatea de omologare actualizează toate secțiunile relevante din certificatul de omologare de tip, anexele sale și descrierea dosarului de omologare, iar certificatul actualizat și anexele sale sunt puse la dispoziția solicitantului în termen optim.

(2) În cazul unei revizuiri, documentele revizuite sau, după caz, versiunea consolidată sau actualizată, inclusiv descrierea revizuită a dosarului de omologare, sunt puse în termen optim la dispoziția solicitantului de către Autoritatea de omologare.

(3) Autoritatea de omologare notifică, la solicitarea autorităților de omologare ale statelor membre a Uniunii Europene, orice modificare adusă omologărilor de tip.

**Articolul 33. Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor**

(1) Cu excepțiile expres stabilite în art.[43-44, vehiculele pentru care omologarea de tip a întregului vehicul este obligatorie sau pentru care producătorul a obținut o astfel de omologare de tip în temeiul prezentei legi se pune la dispoziție pe piață, se înmatriculează sau sunt puse în exploatare dacă sunt însoțite de un certificat de conformitate eliberat în conformitate cu prevederile art. 36.

(2) În cazul în care vehiculele prevăzute la alin.(1) sunt incomplete, punerea la dispoziție pe piață a acestora este permisă, dar autoritatea responsabilă cu înmatricularea vehiculelor din Republica Moldova refuză înmatricularea și circulația pe drumuri a unor astfel de vehicule.

**Capitolul VI**

**CERTIFICATUL DE CONFORMITATE ȘI MARCAJELE**

**Articolul 34.** Certificatul de conformitate pe suport de hârtie

(1) Producătorul emite un certificat de conformitate sub forma unui document pe suport de hârtie care însoțește fiecare vehicul complet, incomplet sau completat fabricat în conformitate cu tipul de vehicul omologat, de un model prevăzut în actele de punere în aplicare a prezentei legi.

(2) Certificatul de conformitate pe suport de hârtie este conceput astfel încât să prevină falsificarea și:

a) descrie principalele caracteristici ale vehiculului, precum și performanțele tehnice ale acestuia în termeni concreți;

b) include data de fabricație a vehiculului;

c) se înmânează gratuit cumpărătorului odată cu vehiculul, iar înmânarea certificatului nu poate fi condiționată de o cerere explicită sau de transmiterea de informații suplimentare producătorului.

(3) Emiterea de către producător a certificatului de conformitate sub forma unui document pe suport de hârtie care însoțește fiecare vehicul, este opțională, cu condiția că acesta pune la dispoziție un certificat de conformitate în format electronic.

(4) Pentru o perioadă de 10 ani începând cu data la care a fost fabricat vehiculul, producătorul emite, la cererea proprietarului vehiculului, un duplicat al certificatului de conformitate pe suport de hârtie, contra unei plăți care nu depășește costul de emitere a duplicatului certificatului. Cuvântul „duplicat” este perfect vizibil pe fața oricărui duplicat al certificatului.

(5) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă actele de punere în aplicare privind certificatul de conformitate pe suport de hârtie care includ:

a) modelul certificatului de conformitate;

b) elementele de securitate pentru a împiedica falsificarea certificatului de conformitate;

c) specificația privind modalitatea de semnare a certificatului de conformitate.

(6) Certificatul de conformitate pe suport de hârtie se redactează în limbă română și limba engleză

(7) Persoana autorizată să semneze certificatul de conformitate pe suport de hârtie face parte din personalul producătorului și este autorizată în mod corespunzător să reprezinte asumarea responsabilității juridice a producătorului cu privire la proiectarea și la fabricația vehiculului sau cu privire la conformitatea producției vehiculului.

(8) Certificatul de conformitate pe suport de hârtie se completează integral și nu conține restricții de utilizare a vehiculului altele decît cele prevăzute de prezenta lege și de actele pentru punerea în aplicare a acesteia.

(9) În cazul unui vehicul de bază incomplet, producătorul completează doar rubricile din certificatul de conformitate pe suport de hârtie care sunt relevante în ceea ce privește gradul de completare al vehiculului.

(10) În cazul unui vehicul incomplet sau completat, producătorul completează doar rubricile din certificatul de conformitate pe suport de hârtie care privesc adăugirile sau modificările efectuate în stadiul actual al omologării și, după caz, anexează toate certificatele de conformitate pe suport de hârtie care au fost emise în etapele anterioare.

(11) În cazul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. b):

a) omologate în conformitate cu dispozițiile art.37, certificatul de omologare conține în titlu expresia „omologare provizorie”;

b) omologate în conformitate cu dispozițiile art.39, certificatul de omologare conține în titlu expresia „Pentru vehicule complete/completate omologate de tip în serii mici”, iar în imediata sa apropiere se indică anul de producție, urmat de un număr secvențial cuprins între 1 și limita indicată în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, specificând, pentru fiecare an de producție, poziția vehiculului respectiv în cadrul producției alocate în anul în cauză.

**Articolul 35.** Certificatul de conformitate în format electronic

(1) Fără a aduce atingere art.34 alin.(1), producătorul poate pune la dispoziția Autorității de omologare, sub formă de date structurate în format electronic, omologarea de tip pentru întregul vehicul, în conformitate cu actele de punere în aplicare prevăzute la alin.(4), astfel încât certificatul de conformitate poate fi accesat de către Autoritatea de supraveghere a pieței și de către autoritățile responsabile cu înmatricularea.

(2) În privința tipurilor de vehicule care dețin certificatul de omologare de tip a unui stat membru al Uniunii Europene, pentru vehicule fabricate în serii mici, Autoritatea de omologare poate exonera producătorii de obligația prevăzută la alin. (1), conform condițiilor stabilite în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(3) Autoritatea de omologare care primește certificatul de conformitate sub formă de date structurate în format electronic, oferă acces numai pentru citirea certificatului de conformitate, iar în cazul vehiculelor fabricate în mai multe etape, astfel de acces se oferă producătorului din etapa ulterioară.

(4) Ținând cont de datele care sunt indicate în certificatul de conformitate pe suport de hârtie, Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă acte de punere în aplicare privind certificatele de conformitate sub formă de date structurate în format electronic care includ:

a) formatul și structura de bază ale elementelor de date din cadrul certificatelor de conformitate în format electronic și mesajele utilizate în cadrul schimbului;

b) cerințele minime privind schimbul securizat de date, inclusiv prevenirea coruperii datelor și a folosirii abuzive a datelor și măsurile de garantare a autenticității datelor electronice, cum ar fi utilizarea semnăturii digitale;

c) modalitățile pentru schimbul de date din cadrul certificatului de conformitate în format electronic;

d) cerințele minime pentru identificatorul unic specific vehiculului și pentru formatul informațiilor pentru cumpărător;

e) accesul, menționat la alin. (3), doar pentru citire;

f) derogări pentru producătorii de anumite categorii de vehicule și tipuri de vehicule produse în serii mici.

(5) Autoritatea de omologare poate face schimb de certificate de conformitate în format electronic cu state membre ale Uniunii Europene în exercitarea funcțiilor și atribuțiilor sale, în condițiile prezentului articol.

**Articolul 36.** Plăcuțele producătorului și marcajele de omologare

(1) Producătorul unui vehicul aplică pe fiecare vehicul fabricat în conformitate cu tipul omologat:

a) o plăcuță a producătorului;

b) plăcuțe suplimentare, indicații sau simboluri, cu marcajele prevăzute în prezenta lege și în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(2) Producătorul unei componente sau al unei unități tehnice separate aplică pe fiecare componentă și unitate tehnică separată fabricată în conformitate cu tipul omologat, indiferent dacă aceasta face parte dintr-un sistem:

a) marca de omologare de tip prevăzută de actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi sau al regulamentului CEE-ONU aplicabil;

b) cel puțin denumirea comercială sau marca comercială a producătorului, precum și numărul tipului sau un număr de identificare, în cazul în care nu este prevăzută aplicarea unei astfel de mărci de omologare de tip, pe componenta sau unitatea tehnică separată respectivă.

(3) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului pentru marca de omologare națională de tip.

(4) Operatorii economici introduc și pun la dispoziție pe piață doar acele vehicule, componente și unități tehnice separate care sunt marcate în conformitate cerințele din prezenta lege.

**Capitolul VII**

**tehnologii sau concepte noi**

**Articolul 37.** Derogări pentru tehnologii sau concepte noi

(1) Producătorul poate solicita o omologare de tip pentru un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care încorporează tehnologii sau concepte noi, care nu sunt conforme cu prevederile prezentei legi sau ale actelor pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(2) Autoritatea de omologare acordă omologarea de tip prevăzută la alin.(1) dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

a) cererea de omologare de tip precizează motivele pentru care tehnologiile sau conceptele noi în cauză determină incompatibilitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate cu prevederile actelor pentru punerea în aplicare a prezentei legi;

b) în cererea de omologare de tip sunt descrise:

1) implicațiile pentru siguranță și pentru mediu ale tehnologiilor sau ale conceptelor noi;

2) măsurile luate pentru a se garanta că, în comparație cu cerințele pentru care se solicită derogarea, este asigurat un nivel de siguranță și de protecție a mediului cel puțin echivalent;

c) sunt prezentate rezultate ale încercărilor care dovedesc că este îndeplinită condiția de la litera (b), însoțite de descrierile relevante.

(3) Acordarea omologărilor de tip prin derogare în cazul tehnologiilor sau al conceptelor noi face obiectul unei proceduri expres stabilite în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(4) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă actele de punere în aplicare pentru stabilirea procedurii cu privire la acordarea dreptului prevăzut la alin. (1).

(5) Autoritatea de omologare poate acorda o omologare de tip provizorie, valabilă numai pe teritoriul Republicii Moldova, pentru un tip de vehicul vizat în derogarea solicitată.

(6) Caracterul provizoriu și valabilitatea teritorială limitată ale omologării de tip figurează în titlul certificatului de omologare de tip și în titlul certificatului de conformitate.

(7) Autoritatea de omologare poate accepta pe teritoriul Republicii Moldova omologarea UE de tip provizorie.

(8) Actele de punere în aplicare menționate la alin.(3) stabilesc dacă autorizațiile fac obiectul vreunei restricții, în special în ceea ce privește numărul maxim de vehicule care intră sub incidența autorizației.

(9) În toate cazurile, omologarea națională de tip este valabilă cel puțin 36 de luni.

(10) În cazul în care, acordarea autorizației este refuzată, Autoritatea de omologare informează titularul omologării de tip provizorii că omologarea de tip provizorie va fi revocată în termen de șase luni de la data actului de punere în aplicare.

(11) Vehiculele care au fost produse în conformitate cu omologarea de tip provizorie înainte de încetarea valabilității acesteia pot fi introduse pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune în Republica Moldova dacă a acceptat omologarea de tip provizorie.

**Articolul 38.** Ajustarea cadrului de reglementare

(1) În cazul în care a fost acordată omologarea de tip provizoriu în temeiul art.37, autoritatea prevăzută la art. 37 alin.(4) ia imediat măsurile necesare pentru modificarea actelor normative în cauză la ultimele evoluții tehnologice, în sensul ridicării restricțiilor.

(2) În cazul în care derogarea acordată în temeiul art.37 se referă la un regulament ONU, Organul central de specialitate din domeniul transporturilor înaintează propuneri pentru modificarea regulamentului ONU în cauză, în conformitate cu procedura aplicabilă în temeiul Acordului din 1958 revizuit.

**Capitolul VIII**

**vehicule produse în serii mici**

**Articolul 39.** Omologarea de tip a vehiculelor produse în serii mici

(1) Producătorii pot solicita o omologare națională de tip a vehiculelor produse în serii mici.

(2) Autoritatea de omologare poate decide să exonereze orice tip de vehicul prevăzut la alin.(1) de obligația de a respecta una sau mai multe dintre cerințele prezentei legi sau de actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, doar în cazuri întemeiate, cu condiția că sunt aplicate eficient cerințele alternative.

(3) În cazul omologării de tip a vehiculelor produse în serii mici, Autoritatea de omologare acceptă sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care sunt omologate de tip în conformitate cu cerințele stabilite în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(4) Certificatului de omologare de tip pentru vehicule produse în serii mici i se acordă un număr unic în conformitate cu un sistem de numerotare armonizat cu indicarea:

a) statului care a acordat omologarea de tip;

b) mențiunea faptului că omologarea este una acordată pentru o serie mică la nivel național.

(5) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului și a sistemului de numerotare pentru certificatul de omologare națională de tip a vehiculelor produse în serii mici, cu mențiunea „Certificat de omologare națională de tip pentru vehicule produse în serii mici” și precizează conținutul și natura derogărilor acordate în temeiul alin.(2).

(6) La solicitarea producătorului, se expediază prin scrisoare recomandată sau prin poșta electronică o copie a certificatului de omologare de tip și a anexelor acestuia autorităților de omologare ale statelor membre ale Uniunii Europene desemnate de producător.

**Articolul 40.** Valabilitatea omologări de tip a vehiculelor produse în serii mici

(1) Valabilitatea omologării naționale de tip a vehiculelor produse în serii mici este valabilă pe teritoriul Republicii Moldova.

(2) La cererea producătorului, Autoritatea de omologare trimite autorităților de omologare ale statelor membre ale Uniunii Europene indicate de producător o copie a certificatului de omologare de tip, inclusiv părțile relevante din dosarul de omologare, prin scrisoare recomandată sau prin e-mail.

(3) Autoritatea de omologare poate accepta omologarea de tip emisă de un stat membru al Uniunii Europene, cu excepția cazului în care Autoritatea de omologare are motive rezonabile de a crede că cerințele tehnice naționale în temeiul cărora a fost omologat tipul de vehicul nu sunt echivalente cu cerințele proprii stabilite de prezenta lege și actele de punere în aplicare a ei.

(4) În cazul în care Autoritatea de omologare, primește o solicitare similară cu cea prevăzută la alin.(2) inclusiv toate documentele indicate, de la o autoritate de omologare ale unui stat membru al Uniunii Europene la solicitarea unui producător, Autoritatea de omologare comunică autorității de omologare dintr-un stat membru al Uniunii Europene decizia sa de a accepta sau a refuza omologarea de tip.

(5) La cererea unui solicitant care intenționează să introducă pe piață, să înmatriculeze sau să pună în funcțiune într-un stat un vehicul care deține o omologare de tip pentru vehicule produse în serii mici, Autoritatea de omologare pune la dispoziția autorității naționale a celuilalt stat, indicat de către solicitant, o copie a certificatului de omologare de tip, inclusiv părțile relevante din dosarul de omologare.

**Capitolul IX**

**OmologĂRI individualE ale vehiculelor**

**Articolul 41.** Omologarea individuală a vehiculelor

(1) Prezentul capitol IX nu se aplică vehiculelor incomplete.

(2) Autoritatea de omologare poate acorda o omologare individuală pentru vehiculele, inclusiv cele cu destinație specială, care respectă cerințele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(3) Cererea de omologare individuală a vehiculului este prezentată de către proprietarul vehiculului, de către producător, de către reprezentantul producătorului sau de către importator.

(4) Autoritatea de omologare nu solicită și nu efectuează încercări distructive pentru a stabili dacă vehiculul îndeplinește cerințele prevăzute la alin.(2), dar folosesc în schimb orice informație relevantă furnizată de către solicitant în acest scop.

(5) Certificatului de omologare individuală a unui vehicul:

a) i se acordă un număr unic în conformitate cu un sistem de numerotare armonizat;

b) are mențiunea „Republica Moldova”;

c) poate conține și alte date relevante.

(6) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă acte de punere în aplicare a prezentei legi, în vederea stabilirii modelului și a sistemului de numerotare pentru certificatele de omologare individuală naționale a vehiculului.

(7) Autoritatea de omologare poate permite introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor care au un certificat de omologare UE individuală în curs de valabilitate, cu condiția că respectă cerințele aplicabile din prezenta lege și actele de punere în aplicare a prezentei legi.

**Articolul 42.** Proceduri de omologare individuală ale vehiculelor

(1) Pentru un anumit vehicul, fie unic sau nu, Autoritatea de omologare poate decide să acorde o derogare de la obligația de a respecta una sau mai multe cerințe ale prezentei legi sau de actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, doar în cazuri întemeiate, cu condiția că sunt aplicate efectiv cerințe alternative corespunzătoare.

(2) O cerere de omologare individuală a vehiculului poate fi depusă de către proprietarul vehiculului, de către producător, de către reprezentantul producătorului sau de către importator.

(3) În scopul unei omologări individuale a vehiculului, Autoritatea de omologare acceptă sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care sunt omologate de tip în conformitate cerințelor prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(4) În cazul în care vehiculul este conform cu descrierea anexată la cerere și cu cerințele alternative relevante, Autoritatea de omologare emite un certificat de omologare națională individuală a vehiculului.

(5) Certificatului de omologare individuală a vehiculului i se acordă un număr unic în conformitate cu un sistem de numerotare armonizat cu mențiunea „Republica Moldova” și identificarea cerințelor pe care vehiculul le respectă.

(6) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului și a sistemului de numerotare armonizat pentru certificatul de omologare individuală a vehiculului.

**Articolul 43.** Valabilitatea omologării individuale a vehiculului

(1) Prezentul articol se aplică vehiculelor care au fost omologate de tip în conformitate cu cerințele prezentei legi și care au fost modificate înainte de prima înmatriculare sau de punerea lor în funcțiune.

(2) Valabilitatea omologării individuale a vehiculului se limitează la teritoriul Republicii Moldova.

(3) La cererea unui solicitant Autoritatea de omologare îi pune la dispoziția solicitantului o declarație privind cerințele tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat, în cazul în care dorește să pună la dispoziție pe piață, să înmatriculeze sau să pună în funcțiune într-un alt stat un vehicul căruia i s-a acordat o omologare individuală.

(4) Autoritatea de omologare poate permite punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune pe teritoriul său a unui vehicul căruia un alt stat membru al Uniunii Europene i-a acordat o omologare națională individuală în conformitate cu prevederile art. 42, cu excepția cazului cînd Autoritatea de omologare are motive rezonabile să creadă că respectivele cerințe alternative în baza cărora vehiculul a fost omologat nu sunt echivalente cu dispozițiile sale sau că vehiculul nu este conform cu cerințele prezentei legi și ale actelor pentru punerea în aplicare a acesteia.

**Articolul 44.** Dispoziții specifice

Procedurile stabilite la articolele 41 și 42 se pot aplica în cazul unui anumit vehicul fabricat în mai multe etape, însă aceste proceduri nu substituie o etapă intermediară din cadrul derulării normale a unei omologări de tip în mai multe etape și nu se aplică pentru obținerea omologării etapei inițiale a unui vehicul.

**Capitolul X**

**PUNEREA LA DISPOZIȚIE PE PIAȚĂ, ÎNMATRICULAREA SAU PUNEREA ÎN FUNCȚIUNE**

**Articolul 45.** Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor

(1) Vehiculele pentru care omologarea de tip a întregului vehicul este obligatorie sau pentru care producătorul a obținut omologarea de tip respectivă se pun la dispoziție pe piață, se înmatriculează sau sunt puse în funcțiune dacă sunt conforme cu cerințele stabilite în articolele 48, 49 și 50 și sunt însoțite de un certificat de conformitate valabil emis în conformitate cu prevederile articolelor 34 și 35.

(2) Înmatricularea și punerea în funcțiune a vehiculelor incomplete:

a) pot fi refuzate atât timp cât vehiculele rămân incomplete;

b) nu se folosesc cu scopul de a eluda aplicarea art. 46.

**Articolul 46.** Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor de sfârșit de serie

(1) Autoritatea competentă pentru înmatricularea vehiculelor, poate înmatricula vehiculele conforme unui tip de vehicul a cărui omologare de tip nu mai este valabilă și Autoritatea de omologare poate autoriza punerea la dispoziție pe piață și punerea în funcțiune a acestora, cu condiția ca acele vehicule aflate pe teritoriul Republicii Moldova să fi făcut obiectul unei omologări de tip valabile în momentul fabricării și care nu au fost înmatriculate sau puse în funcțiune înainte de expirarea termenelor prevăzute în alin. (2).

(2) Prevederile alin.(1) se aplică doar:

a) în cazul vehiculelor complete, pentru o perioadă de 12 luni de la data expirării valabilității omologării de tip;

b) în cazul vehiculelor completate, pentru o perioadă de 18 luni de la data respectivă.

(3) Producătorul care acționează în corespundere cu prevederile alin.(1), prezintă o cerere Autorității de omologare, care conține specificarea motivelor tehnice și economice care împiedică vehiculele respective să îndeplinească noile cerințe tehnice.

(4) Autoritatea de omologare, decide în termen de până la trei luni de la primirea unei cereri depuse în condițiile alin.(3), dacă permite înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor respective pe teritoriul Republicii Moldova și, în caz afirmativ, numărul acelor vehicule.

(5) Autoritatea responsabilă de înmatriculare aplică măsurile corespunzătoare pentru a se asigura că numărul de vehicule care urmează a fi înmatriculate sau puse în funcțiune în cadrul procedurii stabilite la prezentul articol este controlat în mod eficient.

(6) Numărul de vehicule de sfârșit de serie nu depășește fie 10% din numărul de vehicule înmatriculate în cei doi ani precedenți, fie 100 de vehicule, luându-se în calcul cea mai mare dintre aceste două cifre.

(7) Pe certificatul de conformitate al vehiculelor puse în exploatare în conformitate cu această procedură se include o intrare care definește vehiculele drept „sfârșit de serie”.

**Articolul 47.** Punerea la dispoziție pe piață sau punerea în funcțiune a componentelor și a unităților tehnice separate

(1) Componentele și unitățile tehnice separate, inclusiv cele destinate serviciilor post-vânzare, pot fi puse la dispoziție pe piață sau pot fi puse în funcțiune cu condiția că:

a) cad sub incidența prezentei legi.

b) îndeplinesc cerințele stabilite în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi;

c) sunt marcate în conformitate cu prevederile art.36;

(2) Autoritatea de omologare poate permite punerea la dispoziție pe piață sau punerea în funcțiune a componentelor și a unităților tehnice separate care:

a) fac obiectul unei derogări în temeiul art.37 sau care urmează să fie instalate pe vehicule care fac obiectul omologărilor acordate în conformitate cu articolele 39-41 privind componenta sau unitatea tehnică separată în cauză;

b) urmează a fi utilizate la vehicule a căror omologare de tip în temeiul prezentei legi nu a fost necesară în momentul în care vehiculele respective au fost puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în funcțiune.

**Capitolul XI**

**Clauze de siguranță**

**Articolul 48.** Evaluarea privind vehiculele și componentele în privința cărora există suspiciuni de risc grav sau de neconformitate

(1) În cazul în care, Autoritatea de supraveghere a pieței, are motive rezonabile să considere, în baza propriilor activități de supraveghere a pieței sau a unor informații furnizate de Autoritatea de omologare sau de un producător sau în baza unor reclamații, că un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată prezintă un risc grav pentru sănătatea sau siguranța persoanelor sau în privința altor aspecte legate de protecția interesului public care cade sub incidența prezentei legi ori nu se conformează cerințelor prevăzute de acesta, Autoritatea de supraveghere evaluează vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză cu privire la cerințele aplicabile prevăzute în prezenta lege.

(2) Operatorii economici care cad sub incidența alin. (1) și Autoritatea de omologare cooperează pe deplin cu Autoritatea de supraveghere a pieței inclusiv prin transmiterea rezultatelor tuturor verificărilor sau încercărilor relevante efectuate în conformitate cu art.27.

**Articolul 49.** Procedurile aplicate vehiculelor și componentelor care prezintă un risc grav sau nu sunt conforme cu cerințele

(1) În cazul în care, în urma efectuării evaluării conform art.48, Autoritatea de supraveghere a pieței constată că un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată prezintă un risc grav pentru sănătatea sau siguranța persoanelor sau în privința altor aspecte legate de protecția interesului public care intră sub incidența prezentei legi, aceasta solicită fără întârziere operatorului economic vizat să ia imediat toate măsurile corective adecvate pentru a garanta că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză nu mai prezintă riscul respectiv în momentul introducerii pe piață, al înmatriculării sau al punerii în funcțiune.

(2) Operatorii economici vizați de acțiunile prevăzute la alin.(1) au obligația de a coopera în deplină măsură cu Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței.

(3) În cazul în care, în urma efectuării evaluării în temeiul art.48, Autoritatea de supraveghere a pieței constată că un vehicul, un sistem, o componentă sau unitate tehnică separată nu este conformă cu prevederile prezentei legi, dar nu prezintă un risc grav astfel cum se menționează la alin.(1), aceasta solicită fără întârziere ca operatorul economic să ia toate măsurile corective adecvate într-o perioadă de timp rezonabilă, stabilită de Autoritatea de supraveghere a pieței, astfel încât să aducă un vehicul, un sistem, o componentă sau unitate tehnică separată în conformitate cu cerințele normative aplicabile.

(4) La stabilirea perioadei de timp prevăzute la alin.(3), Autoritatea de supraveghere a pieței, ia în calcul că termenul este proporțional cu gravitatea neconformității pentru a se asigura că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză este conformă în momentul introducerii pe piață, al înmatriculării sau al punerii în funcțiune.

(5) În conformitate cu obligațiile prevăzute la articolele 9 - 17, operatorii economici se asigură că sunt luate toate măsurile corective necesare în privința tuturor vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate în cauză pe care aceștia le-au introdus pe piață, înmatriculat sau pus în funcțiune în Republica Moldova.

(6) Autoritatea de supraveghere a pieței și Autoritatea de omologare, conform competențelor sale, iau toate măsurile restrictive provizorii necesare pentru a interzice sau a restricționa punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în funcțiune a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate în cauză pe piața Republicii Moldova, sau pentru a le retrage de pe piață ori pentru a le rechema, în cazul în care:

a) operatorii economici nu iau măsuri corective adecvate în termenul prevăzut la alineatele (1)-(3);

b) un risc impune măsuri de acțiune rapidă.

(7) În cazul în care Autoritatea de omologare are temei rezonabil să considere că neconformitatea nu se limitează la teritoriul național, acestea poate informa celelalte autorități de omologare din statele membre ale Uniunii Europeană cu privire la rezultatele evaluării și la acțiunile impuse operatorului economic.

(8) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii unei clasificări a gravității neconformității și a măsurilor corespunzătoare pe care autoritățile naționale le iau pentru a asigura aplicarea eficientă a prezentului articol.

**Articolul 50.** Măsuri corective și restrictive

(1) În cazul adoptării măsurilor corective sau restrictive în conformitate cu art.49, autoritatea care dispune aplicarea măsurilor, informează Autoritatea de supraveghere a pieței, autoritatea de înmatriculare și autoritatea de omologare din alt stat, cu privire la constatările sale;

(2) Informațiile furnizate conform alin.(1) includ toate detaliile disponibile, în special datele necesare pentru identificarea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate în cauză, a originii lor, a naturii presupusei neconformități și a riscului implicat, a tipului și a duratei măsurilor corective și restrictive naționale adoptate, precum și argumentele prezentate de operatorul economic relevant.

(3) Autoritatea prevăzută la alin.(1) care adoptă măsuri corective sau restrictive precizează, de asemenea, dacă riscul sau neconformitatea se datorează neîndeplinirii de către vehicul, de către sistem, de către componentă sau de către unitatea tehnică separată a cerințelor legate de sănătatea și siguranța persoanelor, de protecția mediului sau de alte aspecte referitoare la protecția interesului public reglementate de prezentul regulament sau lacunelor din actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(4) În cazul în care o măsură corectivă este considerată drept justificată, măsura respectivă se pune gratuit la dispoziția deținătorilor de înmatriculări pentru vehiculele afectate.

(5) În cazul în care s-au executat reparații pe cheltuiala deținătorului înmatriculării înainte de adoptarea măsurii corective, producătorul rambursează costul acestor reparații până la costul reparațiilor necesare în conformitate cu măsura corectivă respectivă.

**Articolul 51.** Omologarea de tip neconformă

(1) În cazul în care Autoritatea de omologare constată că o omologare UE de tip care a fost acordată nu este conformă cu prevederile prezentei legi, autoritatea refuză recunoașterea respectivei omologări de tip.

(2) Autoritatea de omologare notifică refuzul său autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip din statul membru al Uniunii Europene.

(3) Articolele 48, 49 și 50 se aplică vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care fac obiectul unei omologări de tip neconforme și care sunt deja puse la dispoziție pe piață.

**Articolul 52.** Piesele sau a echipamentelor care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale

(1) Piesele sau echipamentele care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale pentru siguranța vehiculului sau pentru performanța lui de mediu nu sunt introduse pe piață, nu sunt puse în funcțiune și sunt interzise, cu excepția cazului în care au fost autorizate de Autoritatea de omologare.

(2) Autorizațiile prevăzute la alin. (1) se aplică doar pentru numărul restrâns de piese sau echipamente, care sunt incluse în lista prevăzută la alin.(3).

(3) Autoritatea de omologare înaintează propuneri în vederea modificării actelor pentru punerea în aplicare a prezentei legi, pentru a ține seama de evoluțiile tehnice și în materie de reglementare prin stabilirea și actualizarea listei de piese sau echipamente pe baza unei evaluări a următoarelor:

a) măsura în care există un risc grav pentru siguranța sau performanța de mediu a vehiculelor care sunt echipate cu piesele sau echipamentele respective;

b) efectul potențial asupra consumatorilor și asupra producătorilor de pe piața post vânzare al unei eventuale autorizații pentru piesele sau echipamentele respective.

(4) Alin.(1) nu se aplică pieselor sau echipamentelor originale sau pieselor sau echipamentelor care aparțin unui sistem omologat de tip în conformitate cu prevederile actelor pentru punerea în aplicare a prezentei legi, cu excepția cazului în care omologarea de tip se referă la alte aspecte decât riscul grav prevăzut la alin.(1).

(5) Alin.(1) nu se aplică pieselor sau echipamentelor care sunt fabricate în mod exclusiv pentru vehiculele de curse.

(6) Piesele sau echipamentele enumerate în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, care sunt utilizate atât pentru curse, cât și pentru circulația pe drumuri se pun la dispoziție pe piață doar pentru vehiculele destinate utilizării pe drumuri publice.

**Articolul 53.** Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale

(1) Producătorul de piese sau echipamente poate solicita autorizația prevăzută la art.52 alin.(1) printr-o cerere prezentată Autorității de omologare, însoțită de un raport de încercare redactat de un serviciu tehnic, care certifică faptul că piesele sau echipamentele pentru care se solicită autorizația sunt conforme cu cerințele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(2) Producător vizat la alin.(1), poate prezenta doar o singură cerere pentru fiecare tip de piesă sau de echipament Autorității de omologare.

(3) Cererea de autorizare include detaliile producătorului pieselor sau echipamentelor, tipul, numerele de identificare și codul pieselor sau echipamentelor, denumirea producătorului vehiculului, tipul de vehicul și, după caz, anul fabricării, precum și orice altă informație care permite identificarea vehiculului pe care urmează să fie instalate piesele sau echipamentele.

(4) Autoritatea de omologare autorizează introducerea pe piață și punerea în funcțiune a pieselor sau echipamentelor în cazul în care constată, ținând seama de raportul de încercare prevăzut la alin.(1) și de alte probe stabilite de Autoritatea de omologare, că piesele sau echipamentele în cauză sunt conforme cu cerințele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(5) În cazul stabilit la alin.(4), Autoritatea de omologare eliberează producătorului un certificat de autorizare.

(6) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă acte de punere în aplicare în vederea stabiliri modelului și a sistemului de numerotare pentru certificatul de autorizare prevăzut la alin.(5).

(7) Producătorul informează imediat Autoritatea de omologare care a emis autorizația asupra oricărei modificări care afectează condițiile în care autorizația a fost emisă.

(8) În baza informației recepționate conform alin.(7), Autoritatea de omologare decide dacă se revizuiește autorizația sau dacă se emite o nouă autorizație și dacă sunt necesare alte încercări.

(9) În sensul alin.(7)-(8), Producătorul se asigură că piesele și echipamentele sunt produse și continuă să fie produse potrivit condițiilor în care a fost emisă autorizația.

(10) Autoritatea de omologare efectuează un control efectiv al conformității producției înaintea emiterii oricărei autorizații în baza procedurilor de efectuare a acestuia.

(11) În cazul în care Autoritatea de omologare are temei rezonabil să considere că nu mai sunt îndeplinite condițiile de eliberare a autorizației, autoritatea solicită producătorului să ia măsurile necesare pentru a asigura aducerea în conformitate a pieselor sau echipamentelor.

(12) În cazul prevăzut la alin.(11), Autoritatea de omologare poate retrage autorizația în cazul:

a) unei situații de urgență cu un grad de pericol sporit;

b) în cazul în care producătorul nu răspunde autorității sau nu ia măsurile necesare, după cum a stabilit Autoritatea de omologare.

(13) La cererea unei autorități publice competente sau a unui stat membru al Uniunii Europene, Autoritatea de omologare îi expediază acesteia, în termen de o lună de la primirea cererii respective, o copie a certificatului de autorizare emis, însoțită de anexe, sub forma unui fișier electronic securizat.

(14) În cazul dezacordului Autorității de omologare cu autorizația emisă de un stat membru al Uniunii Europene prezintă motivele dezacordului său Comisiei Europene în scopul examinării lor și soluționării dezacordului.

**Capitolul XII**

**Reglementări internaționale**

**Articolul 54.** Regulamentele ONU necesare pentru omologarea de tip

(1) Regulamentele ONU sau modificările la acestea la care Republica Moldova este parte sau pe care Republica Moldova le aplică și care sunt prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, fac parte din cerințele pentru omologarea de tip a vehiculelor, a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate.

(2) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor va iniția aducerea prezentei legi în concordanță cu regulamentul ONU sau a modificărilor la acesta în cazul în care Republica Moldova a votat în favoarea unui regulament ONU sau a unei modificări a acestuia în scopul omologării de tip a întregului vehicul. Amendamentele legislative respective specifică datele de la care regulamentul ONU sau modificările la acesta urmează să fie obligatorii.

**Articolul 55.** Echivalența regulamentelor ONU în scopul omologării de tip

(1) Regulamentele ONU sunt recunoscute ca fiind echivalente cu actele de reglementare naționale, în măsura în care au același domeniu de aplicare și același obiect, sub condiția că Republica Moldova este parte la ele.

(2) Autoritatea de omologare acceptă omologările de tip acordate în conformitate cu regulamentele ONU prevăzute la alin.(1) și, după caz, mărcile de omologare relevante, în locul omologărilor și mărcilor de omologare echivalente care au fost acordate în conformitate cu prezenta lege și cu actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

**Capitolul XIII**

**comunicarea informațiilor tehnice**

**Articolul 56.** Informații destinate utilizatorilor

(1) Producătorul nu poate comunica informații tehnice legate de caracteristicile tipului de vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prevăzut de prezenta lege sau de actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, care sunt diferite de caracteristicile omologării de tip acordate de către Autoritatea de omologare.

(2) Producătorul pune la dispoziția utilizatorilor toate informațiile relevante, precum și instrucțiunile care descriu orice condiție specială sau restricție privind utilizarea unui vehicul, a unui sistem, a unei componente, a unei unități tehnice separate, a unei piese sau a unui echipament.

(3) Informațiile prevăzute la alin.(2) sunt puse la dispoziție în manualul de utilizare în limba română.

**Articolul 57.** Informații destinate producătorilor

(1) Producătorii de vehicule pun la dispoziția producătorilor de sisteme, componente, unități tehnice separate, de piese sau echipamente toate datele necesare pentru omologarea de tip a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate sau pentru obținerea autorizației prevăzute la art.52 alin.(1).

(2) Producătorii de vehicule pot impune un acord obligatoriu producătorilor de sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente pentru a proteja confidențialitatea informațiilor care nu fac parte din domeniul public, inclusiv a celor legate de drepturile de proprietate intelectuală.

(3) Producătorii de sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente furnizează producătorilor de vehicule toate informațiile detaliate cu privire la restricțiile care se aplică omologărilor lor de tip și care sunt fie prevăzute de art.25 alin.(3)-(5), fie prevăzute de un act pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

**Capitolul XIV**

**ACCESUL LA INFORMAȚIILE PRIVIND REPARAREA ȘI ÎNTREȚINEREA VEHICULELOR**

**Articolul 58.** Furnizarea informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor

(1) Producătorii le oferă operatorilor independenți un acces nelimitat, standardizat și nediscriminatoriu la informații privind:

a) OBD-urile vehiculelor;

b) la echipamente de diagnosticare;

c) la alte echipamente, la instrumente, inclusiv la referințele complete ale software-urilor aplicabile, la descărcările disponibile ale acestora;

d) la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.

(2) Informațiile prevăzute la alin.(1) sunt prezentate într-un mod ușor accesibil în format care poate fi citit automat și sub formă de seturi de date prelucrabile electronic.

(3) Operatorii independenți, prevăzuți la alin.(1), au acces la serviciile de diagnosticare la distanță utilizate de către producători și de către distribuitori și ateliere autorizate.

(4) În sensul alin. (1), Producătorii furnizează o structură standardizată, sigură și accesibilă la distanță pentru a permite atelierelor independente să realizeze operații care implică accesul la sistemul de siguranță al vehiculului.

(5) Informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor sunt prezentate într-un mod ușor accesibil, astfel încât să poată fi prelucrate de operatorii independenți prin unor instrumente de tehnologia informațiilor și software-uri ușor accesibile.

(6) Informațiile privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor sunt publicate pe site-urile de internet ale producătorilor folosind un format standardizat stabilit de către Autoritatea de omologare, sau, dacă acest lucru nu este realizabil din cauza naturii informațiilor, într-un alt format adecvat.

(7) Informațiile prevăzute la alin.(5)-(6), pentru operatorii independenți, alții decât atelierele, sunt prezentate, într-un format care poate fi citit automat și prelucrat electronic cu ajutorul unor instrumente de tehnologia informațiilor și software-uri ușor accesibile și care le permite operatorilor independenți să își îndeplinească sarcinile asociate activității lor comerciale în cadrul lanțului de aprovizionare de pe piața pieselor de schimb.

(8) În următoarele cazuri, este suficient ca producătorul să furnizeze rapid informațiile solicitate într-un format ușor de accesat atunci când un operator independent solicită acest lucru:

a) pentru tipurile de vehicule care fac obiectul unei omologări de tip a vehiculelor produse în serii mici;

b) pentru vehiculele cu destinație specială;

c) pentru tipurile de vehicule din categoriile O1 și O2 care nu utilizează instrumente de diagnosticare sau comunicații fizice ori fără fir cu unitatea sau unitățile de control electronic de la bord în scopul diagnosticării sau al reprogramării vehiculelor lor;

d) pentru etapa finală a omologării de tip în cazul procedurii de omologare de tip în mai multe etape, atunci când etapa finală vizează numai o caroserie care nu conține sisteme de control electronic al vehiculului și toate sistemele de control electronic al vehiculului de bază rămân neschimbate.

(9) Prevederile stabilite în anexa X se aplică cerințelor tehnice referitoare la:

a) accesul la OBD-urile vehiculelor;

b) accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, în special la specificațiile tehnice referitoare la modul în care urmează să fie furnizate informații privind OBD-urile vehiculelor;

c) accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.

(10) Producătorii pun la dispoziția operatorilor independenți, precum și a comercianților și a atelierelor autorizate materiale pentru formare.

(11) Producătorii au obligația să asigure accesibilitatea permanentă a informațiilor referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, cu excepția cazului în care este necesară întreținerea sistemului informatic, fapt despre care anunță în prealabil.

(12) Producătorii pun la dispoziție orice modificări și completări ulterioare ale informațiilor privind OBD-urile vehiculelor și cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor pe site-urile de internet ale acestora concomitent cu punerea la dispoziția atelierelor autorizate.

(13) În scopul fabricării și întreținerii pieselor de schimb sau de rezervă compatibile cu OBD-urile, precum și a dispozitivelor de diagnosticare și a echipamentelor de încercare, producătorii furnizează, fără discriminare, informațiile relevante privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor oricărui producător sau atelier de componente, de dispozitive de diagnosticare sau de echipamente de încercare interesat.

(14) În scopul proiectării, fabricării și reparării echipamentelor auto pentru vehiculele alimentate cu combustibil alternativ, producătorii furnizează, fără discriminare, informațiile relevante privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor oricăror producători, instalatori sau atelieri de echipamente destinate vehiculelor alimentate cu combustibil alternativ interesați.

(15) Atunci când datele referitoare la repararea și întreținerea unui vehicul sunt păstrate într-o bază de date centrală a producătorului vehiculului sau în numele său, atelierii independenți au acces gratuit la aceste date și pot introduce informații referitoare la reparațiile și activitățile de întreținere pe care le-au efectuat.

(16) Prezentul capitol XIV nu se aplică vehiculelor care fac obiectul unor omologări individuale ale vehiculelor.

(17) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor inițiază modificarea actelor pentru punerea în aplicare a prezentei legi pentru a ține seama de evoluțiile tehnice și de reglementare sau de a preveni abuzul prin actualizarea cerințelor referitoare la accesul la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, inclusiv activitățile de reparații și întreținere susținute prin rețele wireless de arie largă și prin adoptarea și integrarea standardelor prevăzute la alin.(5)-(7).

(18) La inițierea modificărilor prevăzute la alin.(17), Organul central de specialitate din domeniul transporturilor ține cont de actuala tehnologie a informației, de progresele tehnologice previzibile în materie de vehicule, de standardele ISO în vigoare și de posibilitatea existenței unui standard ISO internațional.

**Articolul 59.** Obligații referitoare la titularii mai multor omologări de tip

(1) În cazul unei omologări de tip mixte, în etape succesive sau în mai multe etape, producătorul are obligația de a comunica atât producătorului final, cât și operatorilor independenți informațiile referitoare la repararea și întreținerea sistemului, componentei sau unității tehnice separate în cauză sau privind etapa respectivă.

(2) În cazul omologării de tip în mai multe etape, producătorul final este responsabil de asigurarea accesului la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor în ceea ce privește etapa sa sau etapele sale de fabricație și legătura cu etapa sau etapele anterioare.

**Articolul 60.** Tarife pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor

(1) Producătorul poate percepe tarife rezonabile și proporționale pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.

(2) Tarifele prevăzute la alin.(1) nu țin cont de frecvența accesării acestora de către operatorul independent.

(3) Accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor este oferit gratuit Autorității de omologare și Autorității de supraveghere a pieței.

(4) Producătorul furnizează informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, inclusiv privind serviciile tranzacționale precum reprogramarea sau asistența tehnică, pe bază orară, zilnică, lunară și anuală.

(5) Tarifele pentru accesul la informațiile prevăzute la alin.(4) variază în funcție de perioadele respective pentru care se acordă accesul.

(6) Pe lângă accesul pe bază de durată, producătorii pot oferi accesul pe bază de tranzacții, tarifele fiind percepute per tranzacție și nu țin cont de durata pentru care este acordat accesul.

(7) În cazul în care producătorul oferă ambele sisteme de acces, atelierele independente aleg sistemele de acces, fie pe bază de durată, fie pe bază de tranzacții.

**Articolul 61.** Dovada respectării obligațiilor referitoare la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor

(1) Producătorul care a solicitat omologarea de tip pune la dispoziția Autorității de omologare dovada conformității cu prezentul capitol XIV în termen de șase luni de la data respectivei omologări de tip.

(2) Dacă o astfel de dovadă a conformității nu este furnizată în termenul menționat la alin.(1), Autoritatea de omologare ia măsurile corespunzătoare în conformitate cu art.62.

**Articolul 62.** Respectarea obligațiilor referitoare la accesul la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor

(1) Autoritatea de omologare poate, în orice moment, să verifice dacă producătorul respectă cerințele stabilite în prezentul capitol XIV și certificatul producătorului de acces la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor menționate în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, în următoarele cazuri:

a) din propria inițiativă;

b) în baza unei reclamații;

c) a unei evaluări efectuate de un serviciu tehnic.

(2) În cazul în care Autoritatea de omologare constată că producătorul nu și-a îndeplinit obligațiile referitoare la accesul la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, Autoritatea de omologare întreprinde una sau mai multe din următoarele măsuri, pentru a remedia situația:

a) suspendarea omologării de tip;

b) retragerea omologării de tip;

c) aplicarea amenzii;

d) alte măsuri adoptate în conformitate cu art.77.

(3) În cazul în care un operator independent sau un reprezentant al operatorului independent depune o reclamație către Autoritatea de omologare privind nerespectarea de către producător a prevederile prezentului capitol XIV, autoritatea purcede la efectuarea unui audit în vederea verificării respectării de către producător a articolelor vizate în reclamație.

(4) Autoritatea de omologare poate solicita de la producătorul vehiculului mijloace de probă care demonstrează că sistemul utilizat de producător este în conformitate cu prevederile prezentei legi.

(5) Rezultatele verificării respective se comunică Autorității de omologare subiecților prevăzuți la alin.(3), în termen de trei luni de la depunerea cererii comerciale în cauză.

(6) La efectuarea auditului, Autoritatea de omologare poate solicita unui serviciu tehnic sau unui expert independent să efectueze o evaluare în scopul verificării dacă obligațiile referitoare la accesul la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor au fost respectate.

**Capitolul XV**

**Serviciile tehnice**

**Articolul 63.** Autoritatea de omologare de tip responsabilă pentru servicii tehnice

(1) Autoritatea de omologare de tip:

a) este responsabilă pentru evaluarea, desemnarea, notificarea și monitorizarea serviciilor tehnice, inclusiv, dacă este cazul, a subcontractanților sau a filialelor respectivelor servicii tehnice;

b) are competența să decidă ca evaluarea și monitorizarea serviciilor tehnice și, după caz, a subcontractanților sau a filialelor respectivelor servicii tehnice urmează să fie efectuate de către autoritatea națională de acreditare.

(7) Autoritatea de omologare nu oferă servicii de consultanță în condiții comerciale sau concurențiale.

(8) Autoritatea de omologare de tip dispune de personal suficient pentru îndeplinirea sarcinilor prevăzute în prezentei legi.

(9) Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței, furnizează statelor membre ale Uniunii Europene, care le solicită informații cu privire la procedurile lor de evaluare, desemnare și notificare a serviciilor tehnice și de monitorizare a serviciilor tehnice, precum și în legătură cu orice modificare a procedurilor.

**Articolul 64.** Desemnarea serviciilor tehnice

(1) Autoritatea de omologare de tip desemnează servicii tehnice pentru a desfășura una sau mai multe dintre următoarele categorii de activități, în funcție de domeniul lor de competență:

a) categoria A: încercările specificate în prezente lege și în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi;

b) categoria B: supravegherea încercărilor specificate în prezenta lege și în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, inclusiv pregătirea acestor încercări, în cazul în care ele au loc în cadrul unităților producătorului sau ale unei părți terțe;

c) categoria C: evaluarea și monitorizarea periodică a procedurilor producătorului destinate controlului conformității producției;

d) categoria D: supravegherea sau efectuarea încercărilor sau a inspecțiilor pentru supravegherea conformității producției.

(2) Autoritatea de omologare poate fi desemnată în calitate de serviciu tehnic pentru una sau mai multe dintre categoriile de activități menționate la alineatul (1).

(3) Un serviciu tehnic se instituie în conformitate cu legislația Republicii Moldova și dispune de personalitate juridică, cu excepția serviciilor tehnice care aparțin Autorității de omologare de tip și a serviciilor tehnice interne acreditate aparținând producătorului, astfel cum este prevăzut la art.68.

(4) Un serviciu tehnic încheie o asigurare de răspundere pentru activitățile sale, cu excepția cazului în care:

a) această responsabilitate este asumată de către stat, în conformitate cu legislația aplicabilă;

b) statul este direct responsabil pentru evaluarea conformității.

(5) Serviciile tehnice ale unui stat terț – membru al Uniunii Europene, altul decât cel care a fost desemnate în conformitate cu art.68, pot fi desemnate doar dacă un acord bilateral între Republica Moldova și țara terță în cauză prevede posibilitatea de a desemna aceste servicii tehnice.

(6) Procedura prevăzută la alin.(5), nu împiedică un serviciu tehnic stabilit în temeiul legislației Republicii Moldova, în conformitate cu alin.(3), să deschidă filiale în țări terțe, cu condiția ca respectivele filiale să fie gestionate și controlate direct de serviciul tehnic desemnat.

**Articolul 65.** Independența serviciilor tehnice

(1) Un serviciu tehnic, inclusiv personalul său, este independent și îndeplinește activitățile pentru care a fost desemnat cu un înalt nivel de integritate profesională și de competență tehnică necesare în domeniul respectiv în care funcționează și este liber de orice presiune și stimulent, îndeosebi financiare, care i-ar putea influența aprecierea sau rezultatele activităților de evaluare din partea persoanelor interesate de rezultatele activităților în cauză.

(2) Un serviciu tehnic este o organizație sau un organism terț care nu este implicat în procesul de proiectare, fabricație, furnizare sau întreținere a vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate pe care o evaluează, o supune încercărilor sau o inspectează.

(3) O societate comercială sau asociație necomercială care reprezintă întreprinderile implicate în proiectarea, fabricarea, furnizarea sau întreținerea vehiculelor, a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate pe care le evaluează, considerate le supune încercărilor sau le inspectează, se consideră că îndeplinesc cerințele prevăzute în alin.(1), cu condiția ca independența sa și absența oricărui conflict de interese să fie demonstrate Autorității de omologare de tip.

(4) Un serviciu tehnic, personalul său de conducere și personalul responsabil cu îndeplinirea activităților pentru care sunt desemnate în conformitate cu art.64 alin.(1) nu proiectează, nu produc, nu furnizează și nu întrețin vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate pe care le evaluează și nici nu reprezintă părți angajate în aceste activități.

(5) Limitarea prevăzută la alin.(3), nu exclude utilizarea respectivelor vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care sunt necesare pentru funcționarea serviciului tehnic și nici utilizarea în scopuri personale a unor astfel de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate.

(6) Un serviciu tehnic are obligația și este responsabil pentru asigurarea ca activitățile filialelor sale sau ale subcontractanților săi nu afectează confidențialitatea, obiectivitatea sau imparțialitatea categoriilor de activități pentru care a fost desemnat.

(7) Personalul unui serviciu tehnic păstrează secretul profesional referitor la toate informațiile obținute în îndeplinirea sarcinilor sale în temeiul prezentului regulament, cu excepțiile aplicabile în raport cu Autoritatea de omologare de tip și, după caz, în raport cu organismul național de acreditare, sau în cazurile expres prevăzute de legislație.

**Articolul 66.** Competența serviciilor tehnice

(1) Un serviciu tehnic are dreptul să presteze toate activitățile pentru care solicită să fie desemnat în conformitate cu art.64 alin.(1), dacă poate demonstra că dispune de capacitățile prevăzute la alineatele (2) - (3).

(2) Serviciul tehnic demonstrează Autorității de omologare de tip sau Autorității naționale de acreditare care efectuează evaluarea sau monitorizarea serviciului tehnic respectiv că îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

a) personalul său deține competențele corespunzătoare, cunoștințele tehnice specifice, formarea profesională necesară și experiența suficientă și adecvată pentru a desfășura activitățile pentru care solicită să fie desemnat;

b) deține descrieri ale procedurilor relevante pentru desfășurarea activităților pentru care solicită să fie desemnat, ținând seama în mod corespunzător de gradul de complexitate al tehnologiei vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate respective, precum și de caracterul de serie sau de masă al procesului de producție. Serviciul tehnic demonstrează transparența și reproductibilitatea procedurilor respective;

c) deține mijloacele necesare pentru îndeplinirea sarcinilor legate de categoria sau categoriile de activități pentru care solicită să fie desemnat și accesul la toate echipamentele și instalațiile necesare.

(3) Un serviciu tehnic demonstrează, de asemenea, că posedă competențele necesare, cunoștințele tehnice specifice și o experiență demonstrată pentru a efectua încercări și inspecții în vederea evaluării conformității vehiculelor, a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate în raport cu prezenta lege și că respectă standardele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(4) În sensul alin.(3), standardele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, nu se aplică ultimei etape a procedurii naționale în mai multe etape, prevăzută la art.44.

(5) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor inițiază modificarea actelor pentru punerea în aplicare a prezentei legi în ceea ce privește cerințele pentru evaluarea serviciilor tehnice.

**Articolul 67.** Filiale și subcontractanți ai serviciilor tehnice

(1) Serviciile tehnice pot subcontracta, cu acordul Autorității de omologare, unele dintre categoriile de activități pentru care au fost desemnate în conformitate cu art.64 alin.(1) sau pot dispune ca aceste activități să fie realizate de o filială.

(2) În cazurile prevăzute la alin.(1), serviciul tehnic are obligația și responsabilitatea ca subcontractantul sau filiala să îndeplinească cerințele prevăzute la articolele 64, 65 și 66 și informează Autoritatea de omologare de tip în acest sens.

(3) Serviciile tehnice poartă întreaga responsabilitate pentru sarcinile îndeplinite de subcontractanții sau filialele lor, indiferent de locul în care acestea sunt stabilite.

(4) Serviciul tehnic desemnat de către Autorității de omologare de tip, pune la dispoziția acesteia documentele relevante privind evaluarea efectuată de către Autoritatea de omologare de tip sau acreditarea efectuată de către Autoritatea națională de acreditare al subcontractantului sau al filialei, inclusiv privind sarcinile îndeplinite de acestea.

**Articolul 68.** Servicii tehnice interne ale producătorului

(1) Un serviciu tehnic intern al unui producător poate fi desemnat drept serviciu tehnic în cazul activităților din categoria A, însă doar în privința cerințelor tehnice stabilite în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(2) Un serviciu tehnic intern constituie o parte separată și distinctă a societății producătorului și nu este implicat în proiectarea, fabricarea, furnizarea sau întreținerea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează.

(3) Un serviciu tehnic intern îndeplinește următoarele cerințe:

a) a fost acreditat de autoritatea națională de acreditare conform prevederilor prezentei legi și a Legii nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității și îndeplinește cerințele prevăzute în actele pentru punerea în aplciare a prezentei legi;

b) serviciul tehnic intern, inclusiv personalul acestuia, este identificabil din punctul de vedere al organizării întreprinderii și aplică metode de raportare în cadrul întreprinderii producătorului din care face parte, ceea ce asigură imparțialitatea sa și demonstrează această imparțialitate față de autoritatea de omologare de tip relevantă și de Autoritatea națională de acreditare;

c) nici serviciul tehnic intern, nici personalul acestuia nu are dreptul să fie antrenat în orice activități care pot intra în conflict cu independența și integritatea în legătură cu realizarea activităților pentru care a fost desemnat;

d) prestează servicii doar pentru întreprinderea producătorului din care face parte.

(4) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor inițiază modificarea actelor normative pentru pentru a ține seama de evoluțiile tehnice și în materie de reglementare prin actualizarea listei actelor de reglementare și a restricțiilor pe care acestea le conțin.

**Articolul 69.** Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice

(1) Serviciul tehnic solicitant adresează Autorității de omologare de tip o cerere oficială în care solicită să fie desemnat în conformitate cu prevederile actelor pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(2) Cererea prevăzută la alin.(1), specifică categoriile de activități pentru care serviciul tehnic solicită să fie desemnat.

(3) Înainte ca o Autoritatea de omologare de tip să desemneze un serviciu tehnic, Autoritatea național de acreditare îl evaluează în conformitate cu o listă de acțiuni de îndeplinit în cadrul evaluării care acoperă cerințele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(4) Procedura prevăzută la alin.(3), include o evaluare la fața locului la sediul serviciului tehnic solicitant, precum și, dacă este cazul, o evaluare a tuturor filialelor sau subcontractanților situați atât în interiorul cât și în exteriorul Republicii Moldova.

(5) Evaluarea se realizează de către Autoritatea națională de acreditare, iar serviciul tehnic solicitant furnizează Autorității de omologare de tip un certificat de acreditare valabil și raportul de evaluare corespunzător care atestă că serviciul tehnic îndeplinește cerințele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi în ceea ce privește categoriile de activități pentru care serviciul tehnic solicită desemnarea.

(6) Serviciile tehnice care verifică doar instalarea corectă a componentelor din categoriile O1 și O2 sunt scutite de evaluare.

(7) Valabilitatea desemnării serviciilor tehnice nu depășește termenul de cinci ani.

(8) Autoritatea de omologare de tip care intenționează să fie desemnată ca serviciu tehnic, în conformitate cu art.64 alin.(2), demonstrează conformitatea cu prezenta lege printr-o evaluare realizată de auditori independenți.

(9) Auditorii pot aparține aceleiași organizații prevăzute la alin.(8), cu condiția de a fi administrați în mod autonom față de personalul implicat în activitatea evaluată și cu condiția ca aceștia să respecte cerințele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

**Articolul 70.** Modificările și reînnoirea desemnărilor serviciilor tehnice

(1) În cazul în care Autoritatea de omologare de tip a constatat sau a fost informată că un serviciu tehnic nu mai îndeplinește cerințele prevăzute în prezenta lege, autoritatea respectivă restricționează, suspendă sau retrage desemnarea, după caz, în funcție de gravitatea încălcării cerințelor sau a neîndeplinirii acestora.

(2) Autoritatea de omologare de tip poate notifica autorităților de omologare din statele membre ale Uniunii Europene despre orice restricție, suspendare sau retragere a unei desemnări.

(3) În caz de restricționare, de suspendare sau de retragere a desemnării sau în cazul în care serviciul tehnic și-a încetat activitatea, Autoritatea de omologare de tip păstrează dosarele serviciului tehnic respectiv la dispoziția Autorității de supraveghere a pieței ori transferă dosarele respective către un alt serviciu tehnic ales de producător de comun acord cu serviciul tehnic respectiv.

(4) În cazul în care desemnarea serviciilor tehnice de către o autoritate de omologare a unui stat al Uniunii Europene a fost restricționată, suspendată sau retrasă, certificatele de omologare UE de tip care au fost emise pe baza unor rapoarte de inspecție și încercare emise de serviciile tehnice respective rămân valabile, cu excepția cazului în care omologările de tip respective își pierd valabilitatea în conformitate cu art.31 alin.(4) lit.(f).

(5) Extinderile domeniului de aplicare al desemnării serviciului tehnic care conduc la desemnarea unei categorii suplimentare de activități menționate la art.64 alin.(1) se evaluează în conformitate cu procedura prevăzută la art.69.

(6) Extinderile domeniului de aplicare al desemnării unui serviciu tehnic pot fi efectuate în conformitate cu procedurile prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(7) Desemnarea unui serviciu tehnic este reînnoită doar după ce Autoritatea de omologare de tip a verificat și evaluat dacă serviciul tehnic continuă să respecte cerințele prezentei legi. Evaluarea se efectuează în conformitate cu procedura prevăzută la art.69.

**Articolul 71.** Monitorizarea serviciilor tehnice

(1) Autoritatea de omologare de tip monitorizează continuu serviciile tehnice pentru a asigura conformitatea cu cerințele prevăzute la articolele 68-72, 80-81, precum și cerințele din actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(2) Alin.(1) nu se aplică niciunei activități ale serviciilor tehnice care sunt supravegheate de Autoritatea națională de acreditare în conformitate cu art.67 alin.(1) pentru a asigura conformitatea cu cerințele prevăzute în cerințele din actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(3) Serviciile tehnice pun la dispoziție, la cerere, toate informațiile și documentele relevante, care sunt necesare pentru a permite autorității de omologare de tip sau Autorității naționale de acreditare să verifice respectarea cerințelor aplicabile.

(4) Serviciile tehnice informează fără întârziere autoritatea de omologare de tip însărcinată cu desemnarea sau Autorității naționale de acreditare cu privire la orice modificare, în special referitoare la personal, la instalații, la filiale sau la subcontractanți, care poate afecta conformitatea cu cerințele prevăzute de prezenta lege la articolele 64-68, 74-75, precum și în cerințele din actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi sau capacitatea lor de a efectua sarcinile de evaluare a conformității referitoare la vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate pentru care au fost desemnate.

(5) Serviciile tehnice răspund fără întârziere la cererile formulate de Autoritatea de omologare de tip cu privire la evaluările conformității pe care le-au efectuat.

(6) Autoritatea de omologare de tip se asigură că serviciul tehnic își îndeplinește obligația prevăzută la alin.(2).

(7) Serviciul tehnic și Autoritatea de omologare de tip împuternicită cu desemnarea pot solicita ca orice informație transmisă autorității de omologare de tip a unui alt stat membru al Uniunii Europene să fie tratată confidențial.

(8) Cel puțin o dată la fiecare 30 de luni, autoritatea de omologare de tip însărcinată cu desemnarea evaluează dacă fiecare serviciu tehnic aflat în responsabilitatea sa continuă să îndeplinească cerințele prevăzute la articolele 64-68, 74-75, precum și în cerințele din actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(9) Evaluarea prevăzută la alin.(8), include o evaluare la sediul fiecărui serviciu tehnic de care este responsabilă.

(10) În termen de două luni de la data finalizării evaluării serviciului tehnic, pot pune la dispoziția statelor membre ale Uniunii Europene, la solicitarea acestora, cu privire la activitățile sale de monitorizare. Respectivele rapoarte conțin un rezumat al evaluării, care este pus la dispoziția publicului pe pagina web oficială.

**Articolul 72.** Contestarea competenței serviciilor tehnice

(1) Autoritatea de omologare de tip, investighează toate cazurile în care este sesizată despre competența unui serviciu tehnic sau de respectarea de către un serviciu tehnic a cerințelor și responsabilităților care îi revin în temeiul prezentei legi, sau atunci cînd începe astfel de investigații din proprie inițiativă.

(2) Autoritatea de omologare investighează responsabilitatea serviciului tehnic în cazurile cînd este demonstrat sau atunci cînd există motive întemeiate să se considere că:

a) o omologare de tip a fost acordată pe baza unor informații false;

b) rezultatele încercării au fost falsificate;

c) nu au fost dezvăluite informații sau specificații tehnice care ar fi condus la refuzul de a acorda omologarea de tip.

(3) Autoritatea de omologare se asigură că toate informațiile sensibile obținute pe parcursul investigațiilor sale sunt tratate confidențial.

**Articolul 73.** Schimbul de informații cu privire la serviciile tehnice

(1) Autoritatea de omologare de tip are dreptul să consulte pe bază de reciprocitate cu alte autorități de omologare din statele Uniunii Europene, cu privire la întrebări cu relevanță generală pentru punerea în aplicare a cerințelor prevăzute în prezenta lege în ceea ce privește evaluarea, desemnarea și monitorizarea serviciilor tehnice.

(2) Autoritatea de omologare de tip informează Autoritatea națională de acreditare responsabil de acreditarea unui anumit serviciu tehnic cu privire la orice constatări relevante pentru acreditare.

(3) Autoritatea națională de acreditare informează Autoritatea de omologare de tip cu privire la constatările sale informează Autoritatea de omologare de tip cu privire la constatările sale.

**Articolul 74.** Obligații privind funcționarea serviciilor tehnice

(1) Serviciile tehnice își desfășoară activitățile pentru care au fost desemnate în conformitate cu art.64 alin.(1).

(2) Serviciile tehnice au obligația să:

a) permită Autorității de omologare de tip să observe performanțele serviciului tehnic în timpul încercării pentru omologarea de tip;

b) să furnizeze, la cererea Autorității de omologare de tip informații cu privire la categoriile de activități pentru care au fost desemnate.

(3) În cazul în care un serviciu tehnic constată că un producător nu respectă cerințele prevăzute în prezenta lege, raportează această neconformitate Autorității de omologare de tip, pentru ca aceasta să solicite producătorului să ia măsurile corective corespunzătoare.

(4) În cazul în care nu au fost luate măsurile corective corespunzătoare, în vederea eliminării neconformităților prevăzute la alin.(3), Autoritatea de omologare de tip nu emite un certificat de omologare de tip.

**Articolul 75.** Obligații ale serviciilor tehnice privind informarea

(1) Serviciile tehnice informează Autoritatea de omologare în ceea ce privește:

a) orice neconformitate observată care poate implica refuzul, restricționarea, suspendarea sau retragerea certificatului de omologare de tip;

b) orice circumstanță care afectează domeniul de aplicare și condițiile desemnării lor;

c) orice cerere de informare cu privire la activitățile lor, primită de la Autoritatea de supraveghere a pieței.

(2) La cererea Autorității de omologare de tip, serviciile tehnice furnizează informații cu privire la:

a) activitățile efectuate în limita domeniului de aplicare al desemnării;

b) orice activitate pe care au efectuat-o, suplimentar la cele prevăzute la lit.a);

c) activitățile transfrontaliere și subcontractările.

**Capitolul XVI**

**Dispoziții finale**

**Articolul 76.** Încălcări

(1) Încălcarea prezentei legi poate atrage, în funcție de caz, răspundere civilă, administrativă, contravențională sau penală.

(2) La stabilirea sancțiunilor autoritățile de stat competente iau în calcul ca acestea să fie efective, proporționale și cu efect de descurajare.

(3) În cazul aplicării sancțiunilor ele trebuie să fie proporționale cu gravitatea neconformității și cu numărul de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate neconforme puse la dispoziție pe piața Republicii Moldova.

(4) În sensul prezentei legi, următoarele tipuri de încălcări săvârșite de operatorii economici și serviciile tehnice sunt supuse sancțiunilor:

a) falsul în declarații în timpul procedurilor de omologare sau în cadrul măsurilor corective sau restrictive impuse în conformitate cu capitolul XI;

b) falsificarea rezultatelor încercărilor pentru omologarea de tip sau pentru supravegherea pieței;

c) nedeclararea datelor sau a specificațiilor tehnice care ar putea duce la rechemarea vehiculelor, a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate sau la refuzul sau retragerea certificatului de omologare de tip;

d) neconformitatea serviciilor tehnice din punctul de vedere al cerințelor pentru desemnarea lor.

(5) Pe lângă tipurile de încălcări prevăzute la alin.(4), se aplică, de asemenea, sancțiuni pentru următoarele încălcări săvârșite de operatorii economici:

a) refuzul de a acorda acces la informații;

b) punerea la dispoziție pe piață de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care fac obiectul omologării, dar nu sunt omologate, sau falsificarea de documente, certificate de conformitate, plăcuțe ale producătorului sau mărci de omologare în acest scop;

c) intervenția neautorizată asupra vehiculului și a sistemelor acestuia.

(6) Pe lângă tipurile de încălcări prevăzute la alineatele (4) și (5), printre tipurile de încălcări săvârșite de producători care sunt, de asemenea, supuse sancțiunilor se numără cel puțin următoarele:

a) falsificarea rezultatelor încercărilor pentru conformitatea în funcționare în cadrul omologării de tip privind emisiile;

b) proiectarea, construirea și asamblarea de vehicule care încorporează dispozitive de manipulare sau strategii de manipulare care fac ca un vehicul neconform să pară conform cu prezenta lege;

c) proiectarea, construirea și asamblarea de vehicule din categoriile M1, M2, M3, N1, N2 și N3 care nu dispun de sistemele impuse de avertizare a conducătorului auto privind emisiile de gaze de evacuare în exces sau de sistemele impuse de avertizare a conducătorului auto cu privire la nivelul scăzut de reactiv.

(7) Printre tipurile de încălcări săvârșite de operatorii independenți care sunt supuse sancțiunilor se numără cel puțin intervenția neautorizată asupra vehiculului și a sistemelor acestuia.

**Articolul 77.** Sancțiuni

(1) În funcție de gravitatea faptei, sancțiunile pot fi aplicate individual sau cumulativ și includ:

a) avertisment scris – notificare formală privind constatarea unei neconformități minore, fără impact semnificativ, acordându-se un termen determinat pentru remediere;

b) prescripție – impunerea de măsuri corective și termene ferme de conformare;

c) interzicerea temporară sau definitivă a introducerii pe piață a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate neconforme;

d) suspendarea activității serviciului tehnic;

e) suspendare sau retragerea autorizației sau a certificatului de omologare;

f) amendă, în cuantum între [………lei] și [………lei];

g) sesizarea organelor de ocrotire a normelor de drept.

(2) Avertismentul și prescripția se utilizează prioritar pentru abateri minore, fără risc imediat pentru siguranță sau mediu, ori ca etapă premergătoare altor sancțiuni, în lipsa repetării sau intenției.

**Articolul 78**. Principiile răspunderii și ale individualizării sancțiunilor

(1) Răspunderea pentru încălcarea prezentei legi se efectuează cu respectarea principiilor legalității, proporționalității, gradualității și caracterului disuasiv al sancțiunilor.

(2) Individualizarea sancțiunilor se realizează în baza actelor pentru punerea în aplicare a prezentei legi aprobate de către Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței, după caz și ține cont de următoarele criterii:

a) existența unor încălcări anterioare de același tip;

b) gradul de cooperare al operatorului economic cu autoritatea competentă;

c) acțiunile întreprinse de operator pentru reducerea consecințelor neconformității;

d) beneficiul patrimonial obținut ca rezultat al încălcării;

e) alte circumstanțe relevante.

(3) Aplicarea unei sancțiuni nu exclude dispunerea măsurilor corective necesare restabilirii conformității și prevenirii repetării încălcării.

(4) Clasificarea încălcărilor se efectuează în funcție de întinderea temporală, scara încălcării și niveluri de gravitate:

a) scăzut – prima încălcare sau încălcări izolate, cu impact redus sau nesemnificativ asupra siguranței rutiere, mediului ori sănătății publice, de regulă fără consecințe materiale importante și remediate într-un termen scurt;

b) mediu – încălcare cu impact mai pronunțat sau repetitiv, care poate afecta funcționalitatea ori conformitatea produselor și serviciilor, cu potențial de prejudiciere a interesului public, necesitând măsuri corective substanțiale;

c) sporit - încălcări grave, cu impact semnificativ sau extins asupra siguranței rutiere, mediului, sănătății publice ori interesului economic general, care pot implica riscuri imediate ori prejudicii considerabile și impun măsuri restrictive stricte.

(5) În caz de pluralitate de încălcări, evaluarea se face pentru fiecare faptă separat, iar sancțiunea finală poate fi cumulată sau absorbită, motivat, pentru a rămâne proporțională și disuasivă.

**Articolul 79.** Evidența sancțiunilor

(1) Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței ține cîte un registru al tuturor sancțiunilor aplicate și remite, anual, un raport Organului central de specialitate din domeniul transporturilor privind aplicarea sancțiunilor.

(2) Organului central de specialitate din domeniul transporturilor utilizează informațiile prevăzute la alin. (1) în vederea elaborării politicilor publice și modificărilor cadrului normativ din domeniu.

**Articolul 80.** Dispoziții tranzitorii

(1) Vehiculele înmatriculate sau piesele componente plasate pe piață pînă la intrarea în vigoare a prezentei legi se consideră conforme cu prevederile legii.

(2) Prezenta lege nu invalidează nicio omologare de tip a întregului vehicul sau omologare națională sau UE de tip acordată vehiculelor sau sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate înainte de intrarea sa în vigoare.

(3) Autoritatea de omologare poate acorda extinderi și revizuiri ale omologărilor de tip ale întregului vehicul și ale omologărilor de tip vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate prevăzute la alin.(1), în conformitate cu articolele 29 și 30.

(4) Serviciile tehnice vor putea fi desemnate după data intrării în vigoare a prezentei legi dacă respectă cerințele prevăzute în aceasta.

**Articolul 81.** Modificări

Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier (republicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2015, nr. 11–21, art. 6), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. Art. 81 se completează cu litera f) cu următorul cuprins:

„f) exercitarea funcțiilor și atribuțiilor de autoritate în domeniul supravegherii pieței conform Legii nr. [……] privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor rutiere.”;

1. Art. 14 se completează cu litera f) cu următorul cuprins:

„f) exercitarea funcțiilor și atribuțiilor de autoritate în domeniul omologării pentru autovehicule rutiere conform Legii nr. [……] privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor rutiere.”.

**Articolul 82.** Intrare în vigoare și aplicare

(1) Prezenta lege intră în vigoare la expirarea termenului de 30 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

(2) Guvernul în termen de 24 luni de la data publicării prezentei legi în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, va:

a) aduce actele sale în concordanță cu prevederile acesteia, va elabora și aproba modul de clasificare și categoriile de vehicule rutiere, inclusiv vehiculele motorizate cu două, trei și patru roți;

b) modifica structura organizațională a Autorității de omologare și a Autorității de supraveghere a pieței, și alocă surse financiare, în scopul punerii în aplicare a prevederilor prezentei legi, conform noilor structurilor organizaționale modificate.

(3) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, în termen de 24 luni de la data publicării prezentei legi în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, va aduce actele sale în concordanță cu prezenta lege, va elabora și aproba actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, după cum urmează:

1. modelul pentru fișa de informații și orice altă parte a dosarului informativ și formatul electronic, conform art. 20 alin. (5);
2. modelul certificatului de omologare de tip și al fișei rezultatelor încercărilor, conform, art. 24 alin. (2);
3. formatul rapoartelor de încercare, conform art. 26 alin. (3);
4. modelul certificatului de conformitate pe suport de hârtie, formatul și conținutul acestuia, inclusiv condițiile privind completarea integrală și limitarea restricțiilor de utilizare, conform art. 34 alin. (8);
5. cerințele tehnice, forma și conținutul plăcuțelor suplimentare, indicațiilor sau simbolurilor cu marcajele de omologare, conform art. 36 alin. (1) lit. b);
6. certificatul de conformitate sub formă de date structurate în format electronic, conform art. 35 alin. (4);
7. modelul pentru marca de omologare națională de tip, conform art. 36 alin. (3);
8. procedura privind acordarea omologărilor de tip prin derogare pentru tehnologii sau concepte noi, conform art. 37 alin. (3);
9. procedura cu privire la acordarea dreptului prevăzut la art. 37 alin. (1), conform art. 37 alin. (4);
10. condițiile și procedura de acordare a derogărilor de la cerințele legii pentru vehiculele produse în serii mici, conform art. 39 alin. (2);
11. cerințele tehnice și procedura de acceptare a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate în cazul omologării de tip pentru vehicule produse în serii mici, conform art. 39 alin. (3);
12. modelul și sistemul de numerotare pentru certificatul de omologare națională de tip a vehiculelor produse în serii mici, și precizează conținutul și natura derogărilor acordate, conform art. 39 alin. (5);
13. cerințele și procedura de acordare a omologării individuale a vehiculelor, conform art. 41 alin. (2);
14. modelul și sistemul de numerotare pentru certificatele de omologare individuală naționale a vehiculului, conform art. 41 alin. (6);
15. procedura de acceptare a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate în cadrul omologării individuale, conform art. 42 alin. (3);
16. modelul și sistemului de numerotare armonizat pentru certificatul de omologare individuală a vehiculului, art. 42 alin. (6);
17. clasificarea gravității neconformității și a măsurilor corespunzătoare ale autorităților, conform art. 49 alin. (8);
18. lista pieselor sau echipamentelor care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale, condițiile de utilizare și restricțiile aplicabile, conform art. 52 alin. (6);
19. modelul și sistemul de numerotare pentru certificatul de autorizare, conform art. 53 alin. (6);
20. cerințele și procedura pentru evaluarea serviciilor tehnice, conform art. 66 alin. (5);
21. cerințele pentru evaluarea serviciilor tehnice, conform art. 66 alin. (4);
22. procedura de suspendare și retragere a omologării de tip, conform art. 68 alin. (4);
23. procedura de depunere, examinare și aprobare a cererii de desemnare a serviciilor tehnice, conform art. 69 alin. (1);
24. procedura de extindere a domeniului de aplicare al desemnării unui serviciu tehnic, conform art. 70 alin. (6);
25. cerințele și procedura de monitorizare continuă a serviciilor tehnice, art. 71 alin. (1).

(4) Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței, în termen de 18 luni de la data publicării prezentei legi în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, vor aduce actele sale în concordanță cu prezenta lege, vor elabora și aproba:

a) Regulamentele cu privire la individualizarea și aplicarea sancțiunilor pentru faptele ce constituie încălcări conform prezentei legi, conform art. 78 alin.(2);

b) Registrele sancțiunilor, conform art. 79 alin. (1).

(5) Autoritățile publice competente nu refuză acordarea omologării de tip pentru un nou tip de vehicul și nu interzic înmatricularea, introducerea pe piață sau punerea în funcțiune a unui vehicul nou care este conform cu dispozițiile prezentei legi, pînă la data intrării în vigoare a prezentei legi, dacă acest lucru e solicitat de producător.

**Președintele parlamentului**