**NOTA DE FUNDAMENTARE**

**la proiectul legii privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere**

|  |
| --- |
| **1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ** |
| Proiectul de act normativ este elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR). |
| **2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ** |
| **2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ** |
| Proiectul Legii privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere, a fost elaborat în vederea executării prevederilor Acțiunii Nr. 285 din Planul Național de Reglementare pentru anul 2025, aprobat prin HG nr. 841/2024.Adoptarea prezentului act normativ are ca obiectiv principal transpunerea în legislația națională a cadrului juridic european și internațional în materie de omologare și supraveghere a pieței, în speță: (1) Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate acestor vehicule; și (2) Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor cu două sau trei roți și a cvadriciclurilor;În același timp, proiectul transpune la nivel național și prevederile Acordului privind adoptarea prescripţiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roţi, echipamente şi piese care pot fi montate şi/sau pot fi utilizate pe vehiculele cu roti şi condiţiile pentru recunoaşterea omologărilor pe baza acestor prescripţii– ratificat prin Legea nr. 111/2016[[1]](#footnote-1); și Acordul privind adoptarea de reglementări tehnice mondiale aplicabile autovehiculelor, precum şi echipamentelor şi componentelor ce pot fi montate  şi/sau utilizate pe autovehicule, – ratificat prin Legea nr. 309/2006[[2]](#footnote-2).Prezentul proiect de lege creează cadrul normativ necesar pentru armonizarea cerințelor tehnice, a procedurilor de omologare și a mecanismelor de supraveghere a pieței naționale, cu standardele Uniunii Europene și cu angajamentele internaționale asumate de Republica Moldova. |
| **2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative** |
| Proiectul de lege reprezintă un instrument esențial pentru asigurarea unui nivel ridicat de siguranță rutieră, protejarea mediului și facilitarea comerțului cu vehicule. Prin alinierea legislației naționale la normele europene se creează un cadru legal solid, transparent, sustenabil și predictibil pentru toți actorii implicați pe piața auto.Omologarea și certificarea vehiculelor reprezintă verificarea conformității vehiculelor cu normele tehnice și de siguranță, precum și evaluarea impactului acestora asupra mediului. Prin aceste proceduri vehiculele sunt considerate sigure pentru circulație și respectă reglementările în vigoare, iar orice modificare adusă unui vehicul omologat trebuie să respecte legislația în vigoare și să fie autorizată de către organele competente.În acest sens, pentru a asigura că toate autovehiculele rutiere și părțile componente ale acestora respectă nivelul de siguranță, a cerințelor tehnice și constructive impuse de reglementările naționale și internaționale, este necesară crearea unui sistem eficient de omologare și certificare.Pentru sporirea siguranței rutiere precum și pentru introducerea unei clarități pe această piață este necesară crearea sistemului național de omologare a vehiculelor rutiere, care ar permite admiterea spre înmatriculare doar a autovehiculelor care corespund cerințelor de omologare de tip și care sunt destinate pentru exploatare pe teritoriul Europei.În acest context, elaborarea proiectului a fost inițiată de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale care este organul central de specialitate responsabil de elaborarea și implementarea politicilor în domeniul transporturilor, care execută o revizuire fundamentală a domeniului. Se urmărește, astfel, scopul ca normele pieței interne să fie transparente, simple, coerente și eficiente, astfel oferind o securitate juridică și o claritate în beneficiul agenților economici și al consumatorilor. Suplimentar, prin această inițiativă, se urmărește atât protejarea consumatorilor prin asigurarea unui parc auto sigur și fiabil, cât și susținerea producătorilor locali prin crearea unui mediu de afaceri transparent și predictibil.În conformitate cu datele din Registrul de Stat al Transporturilor la data de 01.12.2025 în Republica Moldova sunt înregistrate 1.168.483 unități, iar numărul acestora este în crește de la an la an. Această tendință se menține pe parcursul ultimilor 10 ani, în pofida condițiilor impuse la importul autovehiculelor.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| **Autovehicule pentru transportul mărfurilor** | 181,411 | 186,841 | 192,568 | 197,969 | 204,051 | 209,873 | 214,381 | 222,456 |
| **Autobuze si microbuze** | 20,953 | 21,016 | 21,079 | 21,014 | 21,075 | 21,055 | 21,126 | 21,332 |
| **Autoturisme (inclusiv taxiuri)** | 585,719 | 613,775 | 645,327 | 674,865 | 713,034 | 745,969 | 782,745 | 834,562 |
| **Remorci si semiremorci** | 69,167 | 71,295 | 73,926 | 76,377 | 79,156 | 82,881 | 86,406 | 90,133 |
| **TOTAL** | **857,250** | **892,927** | **932,900** | **970,225** | **1,017,316** | **1,059,778** | **1,104,658** | **1,168,483** |

Analizând structura Registrului de stat al transporturilor, se evidențiază că cea mai mare parte a autovehiculelor importate și puse în circulație, sunt autoturisme, destinate în special pentru uz personal. Această categorie de unități de transport a și înregistrat cea mai mare creștere pe parcursul ultimilor ani.Datele prezentate denotă o creștere stabilă pe care o înregistrează acest domeniu, iar numărul mare de autoturisme scote în evidență faptul că impactul nu este doar asupra economiei, dar și asupra cetățenilor.Actualmente, în Republica Moldova nu există omologarea de tip și cea individuală a vehiculelor rutiere și acest sistem este necesar pentru a fi creat pe teritoriul țări, în scopul permiterii unui comerț liber între Republica Moldova și Uniunea Europeană pentru toate categoriile de vehicule, creând condiții egale pentru toți actorii.Articolul 8 al Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, reprezintă o primă abordare a problemei omologării vehiculelor. Astfel, în competențele MIDR, se include elaborarea reglementărilor tehnice de construcție, reconstrucție și reutilare a vehiculelor, elaborarea condițiilor tehnice și a metodologiei de omologare, de prestare a serviciilor de reparație și întreținere tehnică, de inspecție tehnică periodică, precum și de certificare a echipamentelor și subansamblurilor vehiculelor, în vederea admiterii în traficul rutier.Totodată, articolul 39 prevede omologarea și certificarea autovehiculelor și anume a gradului de corespundere a vehiculelor cu normele tehnice exigențele de siguranță a traficului și de protecție a mediului, precum și utilizarea lor la destinație. Însă prevederile Legii nr. 131/2007 sunt cu caracter general și nu acoperă toate aspectele necesare pentru o reglementare modernă și eficientă. Noul proiect de lege vine să completeze și să detalieze aceste prevederi, adaptându-le la cerințele actuale ale pieței auto.Ca proces complex la nivel național, certificarea vehiculelor nu există, iar unele elemente sunt realizate de către subdiviziunile Agenției Servicii Publice la momentul identificării vehiculului în procesul de înmatriculare. Menționăm că în cadrul acestei proceduri de regulă sunt supuse procesului de identificare sistemele și părțile componente care dispun de numere de identificare și evidența cărora este efectuată în Registrul de stat al transporturilor. Un aspect negativ al acestei situații este că și aceste proceduri sunt realizate după ce unitatea de transport a fost deja importată, conform criteriilor de pasare pe piață a unităților de transport, conform art. 160, alin. (4), (5) și (6), din Codul Vamal cu nr. 95/2021, cu specificările ulterioare.În trafic supravegherea tehnică realizată de Inspectoratul Național de Patrulare, care conform prevederilor pct. 8 din Hotărârea Guvernului nr. 415/2003 despre aprobarea Regulamentului cu privire la supravegherea tehnică exercitată de poliția rutieră, au următoarele sarcini în vederea supravegherii tehnice:* organizează și efectuează revizia tehnică periodică de stat a vehiculelor în conlucrare cu organele protecției mediului;
* controlează executarea de către întreprinderile, instituțiile și organizațiile - proprietari ai vehiculelor a măsurilor de întreținere a vehiculelor în stare tehnică de funcționare și celor ecologice;
* în conlucrare cu organele protecției mediului exercită controlul privind corespunderea stării tehnice a vehiculelor și utilajului lor cerințelor Regulamentului circulației rutiere, standardelor și altor acte normative în vigoare referitoare la asigurarea securității circulației rutiere și protecției mediului ambiant;
* controlează calitatea efectuării reparațiilor, deservirilor și testărilor tehnice a vehiculelor efectuate de către agenții economici autorizați în vederea asigurării securității circulației rutiere.

Necesitatea controlului și a monitorizării serviciilor tehnice este în continuă creștere, deoarece progresul tehnic a sporit riscul ca serviciile tehnice să nu dețină competențele necesare pentru testarea și și aprecierea tehnologiilor sau a dispozitivelor nou-apărute în cadrul domeniului pentru care au fost concepute.Dacă e să ne referim la piesele de schimb menționăm că supravegherea acestei piețe este realizată Agenția pentru Protecția Consumatorului prin intermediul Legii 150/2003 privind protecția consumatorilor, care în lipsa unor reglementări clare a pieței sau a cerințelor față de produse, doar se poate pronunța asupra procedurii de respectare a drepturilor consumatorilor, dar nu asupra calității produsului comercializat.În cazul pieselor de schimb certificarea lipsește ca proces, iar față de aceste produse se aplică regulile generale de plasare pe piață, fără a fi verificată calitatea acestora. Cu regret datorită faptului că în Republica Moldova domeniul de producere a acestei categorii de produse a fost slab dezvoltată, iar necesitățile erau asigurate de regulă din import unele aspecte ale procesului de scris anterior nu au fost reglementate sau reglementarea acestora este fragmentară. Ca rezultat, în prezent, avem următoarea situație:* producția autohtonă practic nu există, iar unele companii care activează în domeniul ,,Automotive” sunt în zonele economice libere, fiind destinată doar exportului;
* lipsește un sistem de omologare/certificare care ar permite producerea unor vehicule sau modificarea constructivă a acestora;
* plasarea pe piață a pieselor componente nu este reglementată;
* nu este desemnată instituția de supraveghere a pieței;
* lipsa unui sistem centralizat de acumulare a datelor pentru monitorizarea și verificarea corespunderii vehiculelor rutiere și sistemelor componente.

Potrivit evoluției plasării pe piață a vehiculelor, se urmărește minimizarea indirectă a înregistrării prejudiciilor de către utilizatori în urma reparațiilor frecvente sau ale accidentelor produse. Conform art.2, alin (6), lit. h, al Legii 162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor, legea prenotată, nu are aplicabilitate asupra autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, fapt ce remarcă încă o dată importanța adoptării regulamentului.Rolul de coordonator al întregului proces este atribuit autorității de omologare, care aprobă cerințele specifice față de produse și metodele de verificare a acestora, ține registrul omologărilor, colaborează cu autorități similare și după caz notifică serviciile tehnice.Coordonarea strânsă între autoritățile naționale, prin intermediul schimbului de informații și al evaluărilor coordonate sub conducerea autorități de coordonare, este fundamentală pentru a asigura un nivel constant ridicat de siguranță și de protecție a mediului și a sănătății în cadrul pieței interne, ceea ce va conduce, de asemenea, la o utilizare mai eficientă a unor resurse limitate la nivel național.Pentru asigurarea faptului că încercările și rapoarte ce urmează să fie furnizate de către serviciile tehnice, nu sunt influențate de circumstanțe nelegitime, este important ca organizarea și funcționarea serviciilor tehnice să asigure o deplină imparțialitate și independență. Pentru a avea capacitatea să realizeze obiectivele într-un mod coerent și sistematic, se presupune ca serviciile tehnice să dispună de un sistem de management corespunzător. Sub aspect procesual sistemul de omologare presupune implicarea mai multor autorități cu funcții cheie precum și a importatorilor de vehicule sau piese de schimb. Astfel atribuțiile de coordonare a acestui proces urmează a fi îndeplinite de autoritatea de omologare, care urmează a fi desemnată prin proiect.În cazul vehiculelor rulate, proiectul prevede că acestea sunt exceptate de la obligativitatea de a fi supuse omologării dacă îndeplinesc cumulativ următoarele condiții: * au fost omologate într-un stat membru al acordurilor de la Geneva;
* au fost înmatriculate ultima dată într-un stat membru al acordurilor de la Geneva;
* nu au suferit modificări constructive în raport cu datele înscrise în certificatul de înmatriculare/înregistrare/omologare.

Prezentul regulament stabilește cerințele tehnice și administrative pentru omologarea de tip a autovehiculelor pentru transportul de persoane (categoria M) și a autovehiculelor pentru transportul de marfă (categoria N) și a remorcilor acestora (categoria O), precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, cu scopul de a asigura un nivel ridicat de siguranță și de performanță de mediu.Dezvoltarea și implementarea unui sistem național de omologare aliniat la cerințele Uniunii Europene ar permite facilitarea importului de vehicule din țările membre, deoarece față de acestea poate fi aplicată procedura de recunoaștere automată a certificatelor de omologare. Iar în perspectivă va crea premisele pentru dezvoltarea industriei constructoare de mașini și piese componente.La nivel european de mai bine de 20 de ani funcționează două sisteme de certificare și aprobare de model a vehiculelor rutiere, unul bazat pe Regulamentele și Directivele Uniunii Europene și altul în baza Reglementărilor aprobate sub egida Comisiei Economice pentru Europe din cadrul Organizației Națiunilor Unite, în baza Acordului privind adoptarea prescripțiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente şi piese care pot fi montate și/sau pot fi utilizate pe vehiculele cu roți şi condițiile pentru recunoașterea omologărilor pe baza acestor prescripții, întocmit la Geneva la 20 martie 1958. Republica Moldova a aderat la Acordul menționa prin Legea nr. 111 din 27.05.2016.Diferența dintre aceste sisteme este faptul că, Directivele Uniunii Europene permit omologarea unui vehicul, sistem sau parte componentă, iar Regulamentele CEE-ONU permit doar aprobarea sistemelor și părților componente instalate pe vehicule. Însă, deși aceste sisteme de certificare au unele diferențe, la nivelul reglementărilor tehnice acestea au o practică comună. În multe Directive și Regulamente ale Uniunii Europene fiind făcute trimiteri la Regulamentele CEE-ONU.Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007, a instituit un cadru UE cuprinzător pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și a unităților tehnice separate.În 2013, Comisia a efectuat o evaluare a cadrului juridic al Uniunii pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, care a arătat că prin Directiva 2007/46/CE s-a instituit un cadru normativ potrivit pentru realizarea principalelor obiective de armonizare, funcționare eficace a pieței interne și concurență loială și a concluzionat că, prin urmare, acest cadru ar trebui să se aplice în continuare.Totodată, Acordul de asociere din 27.06.2014 între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte prevede armonizarea legislației naționale cu prevederile legislației europene.Astfel s-a concluzionat că este necesar să fie introduse dispoziții privind supravegherea pieței pentru a completa cerințele de omologare de tip, precum și condițiile pentru acordarea de extinderi ale omologărilor pentru tipuri de vehicule existente, să se îmbunătățească punerea în aplicare a cadrului de omologare de tip prin armonizarea și consolidarea procedurilor pentru omologarea de tip și pentru conformitatea procedurilor de producție aplicate de autoritățile statelor membre și de serviciile tehnice, să se delimiteze clar rolurile și responsabilitățile operatorilor economici, ale autorităților și ale tuturor părților implicate în punerea în aplicare a cadrului, garantând independența autorităților și părților respective și prevenind conflictele de interese, cu adoptarea sistemelor alternative de omologare, cum ar fi omologări naționale pentru serii mici și omologări naționale individuale ale vehiculelor, cât și procesul de omologare de tip fără afectarea condițiilor de concurență echitabile. |
| **3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse** |
| **3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi** |
| **(a) Principalele prevederi ale proiectului:****Obiectivul general** - Proiectul de act normativ instituie un cadru de reglementare pentru omologarea de tip și omologarea individuală a vehiculelor rutiere (categoriile M, N, O și L), a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, precum și pentru supravegherea pieței vehiculelor, pieselor și echipamentelor. Cadrul este aliniat practicilor și standardelor UE/CEE-ONU și corectează lacunele actuale (inexistența omologării de tip/individuale, vidul de reglementare pentru piese, control normativ fragmentar). **Competențe ale autorităților**.* Organul central de specialitate în transporturi (MIDR) primește un rol de autoritate de reglementare și va elaborea actele suborodnate (ex. regulamente, instrucțiuni, ordine), coordonează și monitorizează implementarea legii;
* Autoritatea de omologare (Agenția Servicii Publice) devine responsabilă de emiterea omologărilor de tip (vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată) și a omologărilor individuale. ASP va gestiona Registrului național al omologărilor și colaborarea cu autorități omoloage din alte state, va desemna și va monitoriza serviciile tehnice.

- Autoritatea de supraveghere a pieței (Agenția Națională Transport Auto) obține atribuții de control asupra vehiculelor, pieselor și echipamentelor supuse omologării, prelevarea de eșantioane, încercări, verificări și dispunerea de măsuri corective ș.a.**Domeniul de aplicare și alinierea la standardele Europene** – Proiectul legii se va aplica vehiculelor M, N, O și L, inclusiv celor proiectate și fabricate în una sau mai multe etape, precum și pieselor și echipamentelor destinate instalării pe acestea. Proiectul permite valorificarea omologărilor UE și a omologărilor CEE-ONU (Acordul de la Geneva 1958) în condițiile prevăzute de lege, pentru a facilita comerțul și a evita duplicarea încercărilor.**Proceduri de omologare** - Proiectul prevede omologare de tip pentru întregul vehicul (complet, incomplet sau completat), precum și sisteme, componente, unități tehnice separate. Omologararea se va face în mai multe forme procedurale, cum ar fi într-o singură etapă, în mai multe etape sau mixtă (colectarea treptată a omologărilor sistemelor). Se crează baza pentru omologarea individuală, pentru vehicule unice sau în serii foarte mici, prototipuri sau cu destinație specială.**Certificate și transparență** - Proiectul prevede că Certificatul de omologare de tip este emis de către Autoritatea de omologare. Certificatul de conformitate se emite de producător pentru vehiculele fabricate conform tipului omologat.**Metode de încercare -** Proiectul instituie norme privind admiterea în unele cazuri, acolo unde normele tehnice permit, metode de încercare virtuală (simulări) pentru eficiență și coerență tehnică.**Conformitatea producției și măsuri corective -** Proiectul actului normativ stabilește norme privind conformitatea producției și instituie obligații pentru producători, inclusiv verificări pentru a garanta că unitățile de serie corespund tipului omologat. Totodată, suynt prevăzute măsuri corective, cum ar fi remediere voluntară, rechemare, suspendare sau retragere de omologare și sancțiuni pentru încălcări.**Supravegherea pieței -** proiectul legii prevede un regim clar în raport cu piese și echipamentele, inclusiv interzicerea plasării pe piață a componentelor neconforme sau a echipamentelor care afectează negativ siguranța sau mediul. ANTA poate preleva eșantioane, dispune încercări/inspecții și aplică măsuri pentru protecția interesului public (siguranță, sănătate, mediu etc.).**Digitalizare și transparență -** Se instituie registrul național al omologărilor, administrat de Autoritatea de omologare, care la rîndul său va fi interoperabil cu alte registre de stat pentru trasabilitate și control. **(b) Evidențierea elementelor noi în proiect:****Introducerea procedurilor de omologare** - proiectul de lege instituie la nivel național, un sistem funcțional de omologare pentru punerea pe piață, înmatriculare și exploatare a vehiculelor și părților componente. Se reglementează omologarea de tip (pentru producția de serie, inclusiv vehicule complete, incomplete și completate, cu posibilitatea omologării pe etape) și omologarea individuală (pentru vehicule unice, serii mici etc.). **Un regim juridic distinct pentru piese și componente** - piața secundară va cădea sub incidența cerințelor și reglemntărilor tehnice clare și verificabile. Plasarea pe piață a pieselor neconforme va fi interzisă. Se va trece de la reguli generale de protecție a consumatorilor la standarde tehnice obligatorii care vor putea fi verificate de către autoritățilro competente.**Conformitatea producției** - proiectul legii stabilete standrde clare pentru asigurarea conformității producției și se asigură menținerea concordanței cu tipul aprobat. În cazul abaterilor proiectul stabilește expres aplciarea unui regim standardizat de măsuri corective, cum ar fi de la remediere și rechemări în service pînă la suspendarea sau retragerea omologării.**Desemnarea și supravegherea serviciilor tehnice** - Serviciile tehnice vor fi desemnate pe criterii stricte de competență, imparțialitate și independență, în baza sistemelor proprii de management adecvat. Proiecutl prevedere evaluări obligatorii la desemnare și periodice în perioada ulterioară, în scopul garantării calității încercărilor și a inspecțiilor.**Registru național al omologărilor și transparența -** Proiectul propune crearea Registrului național al omologărilor și se introduc obligații de transparență, cum ar fi publicarea periodică a rezumatelor reexaminărilor și evaluărilor efectuate către de autorități.**Acceptarea metodelor de încercare virtuală –** Conform prevederilor proiectului, în unele cazuri specifice se admit metode de încercare virtuală, pentru a reduce costurile și durata evaluărilor. |
| **3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare** |
| Opțiunea 1 - Menținerea status quo-ului (opțiunea „a nu face nimic”) - păstrarea cadrului de reglementare actual ar accentua lipsa de standardizare și de uniformizare în admiterea pe piață și în exploatare a vehiculelor și a părților componente. În lipsa unor reguli tehnice obligatorii și a unei autorități de omologare distincte, ar crește riscul plasării pe piață a pieselor și echipamentelor necertificate, al admiterii în exploatare a vehiculelor care nu corespund tipului aprobat și al modificărilor constructive necertificate. În același timp, nu ar exista instrumente eficiente pentru rechemări sau măsuri corective sau retrageri din circulație. Ca urmare a analizei opțiunea de a nu face nimic nu poate fi recomandată deoarece aceasta poate duce la următoarele consecințe:Lipsa standardizării și uniformității omologării - fără reguli clare și uniforme, poate duce la amplificarea problemei plasării pe piață a diferitor componente și echipamente în lipsa certificări oficiale.Posibilitatea admiterii în trafic a unor vehicule rutiere ce mu corespund tipului aprobat.Excluderea în continuare a posibilității agenților de a efectua modificări constructive ne certificate a autovehiculelor.**Opțiunea 2 – Recunoașterea automata a tuturor omologărilor externe** - Acceptarea automată a tuturor omologărilor externe fără constituirea unei autorități naționale și fără mecanisme interne de supraveghere a pieței ar lăsa un vid de reglememtare institutional la nivel național. În acest caz, nu ar exista competența națională pentru rechemări sau retrageri rapide, pentru controlul pieselor și echipamentelor sau pentru intervenții în raport cu modificările constructive. Urmînd acest scenariu se încalcă însăși logica proiectului de lege și nu se asigură protecția interesului public pe teritoriul național.Opțiunea 3 – Adoptarea reglementărilor propuse (opțiunea recomandată)Adoptarea integrală a cadrului propus, ar elimina lacunele existente și ar alinia legislația Republicii Moldova la practicile UE/CEE-ONU fără careva bariere inutile. În baza acestei opțiuni recomandate ar fi introduce un șir de reglmentări noi după cum este explicat în subsecțiunea 3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi. După evaluarea opțiunilor, singura soluție care răspunde integral nevoilor identificate este instituirea unui cadru național complet aliniat la standardele UE, ce va servi drept o bază normativă solidă cît pentru omologarea vehiculelor și părților componente, atît și pentru o supraveghere a pieței eficientă și protecția drepturilor consumatorului. Oricare dintre alternativele analizate lasă neacoperite necesități privind siguranța, mediu sau supraveghere și nu oferă un nivel suficient de protecție a interesului public. |
| **4. Analiza impactului de reglementare**  |
| **4.1. Impactul asupra sectorului public** |
| Se accentuează, că odată cu dezvoltarea pieței și înăsprirea condițiilor de acces, a normelor de siguranță și de poluare în Uniunea Europeană, crește riscul ca pe piața națională să fie introduse vehicule, neacceptate pe piețele UE. Totodată, pentru a reduce impactul asupra cetățenilor si mediului de afaceri, proiectul de lege prevede că certificatele de omologare și de conformitate eliberate de către alte state semnatare a Acordurilor de la Geneva sunt recunoscute și urmează să fie supuse doar procedurii de înregistrare / recunoaștere. Astfel se protejează cetăţenii şi mediul de afaceri, fără însă a bloca fluxurile comerciale.Implementarea proiectului de lege va avea ca și impact clarificarea şi separarea rolurilor și competențelor între instituțiile publice:* Astfel, Organul central de specialitate (MIDR) – reglementare, elaborare de acte subsecvente, notificarea UE/CEE-ONU şi monitorizarea implementării;
* Autoritatea de omologare (ASP) – organizarea şi desfăşurarea omologărilor de tip/individuale, gestionarea Registrului naţional al omologărilor, recunoaşterea certificatelor externe;
* Autoritatea de supraveghere a pieţei (ANTA) – controale, eşantionări şi încercări pentru produse/vehicule puse la dispoziţie pe piaţă, măsuri corective şi rechemări, raportare periodică.

Impactul bugetar va consta în (a) dezvoltarea infrastructurii IT, în privința dezvoltării și integrării Registrului naţional al omologărilor şi interconectarea cu registre existente (ex. înmatriculare, importuri), cu acces sigur pentru autorităţi; (b) resurse umane calificate, și anume prin pregătirea echipelor pentru omologare, supraveghere şi control, inclusiv formare profesională pe noile procedure aplciabile; (c) elaborarea procedurilor şi ghidurilor, în vederea detalierii standardelor operaţionale pentru evaluarea documentaţiei, recunoaştere certificatelor externe, criterii de desemnare și supraveghere a serviciilor tehnice ș.a.Costurile bugetare menționate pot fi parţial acoperite prin tarife de omologare și recunoaştere, contribuţii aferente supravegherii pieţei şi proiecte de asistenţă externă. Utilizarea serviciilor tehnice desemnate limitează investiţiile directe ale statului în echipamente de încercare, statul concentrîndu-se pe supraveghere şi asigurarea implementarea eficientă a legii. Va fi necesar elaborarea și adoptarea setului de acte de reglementare subordonat legii (regulamente, instrucţiuni etc.), punerea în funcţiune a registrului, desemnarea serviciilor tehnice şi aplicarea perioadelor de tranziţie. Cooperare interinstituţională are un rol important în tot procesul de omologare. Eficienţa depinde de protocoale de schimb de date între ASP, ANTA, organul central de specialitate şi, după caz, alte autorități publice. Interoperabilitatea va reduce dublările, va accelera verificările şi va descuraja plasarea pe piaţă a vehiculelor și apieselor neconforme. |
| **4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative** |
| **(a) Context**În contextul economic actual, se constată o necesitate tot mai mare de a documenta și reglementa diverse segmente economice. În domeniul vehiculelor rutiere, absența producătorilor autohtoni a dus la dependența de importuri pentru a satisface cererea pieței locale. Această situație a condus la o reglementare parțială a sistemului de omologare a vehiculelor rutiere, acoperind doar anumite aspecte.Procesul de omologare și certificare pentru admiterea în trafic rutier este esențial pentru a verifica conformitatea vehiculelor cu normele tehnice, standardele de siguranță a traficului și protecția mediului, precum și pentru a asigura utilizarea lor adecvată. În urma acestei proceduri, vehiculului i se eliberează un certificat de omologare, care conține toate informațiile relevante despre vehicul. Datele respective sunt cruciale pentru admiterea pe piață, înmatriculare, inspecția tehnică periodică și verificarea calității lucrărilor de reparație. Subsecvent, vehiculele rutiere sunt principalele mijloace de transport pentru persoane și bunuri, atât în scopuri comerciale, cât și personale, prin urmare, acest domeniu are un impact semnificativ asupra tuturor, inclusiv privind siguranța și impactul asupra mediului. Un alt aspect important este evoluarea semnificativă a vehiculelor în ultimii ani atât prin construcția lor, cât și prin caracteristicile tehnice. Această evoluție face ca aplicarea modelului actual de reglementare a pieței și de înmatriculare a vehiculelor să fie din ce în ce mai dificilă. Concomitent cu aderarea Republicii Moldova la Acordurile de la Geneva (Acordul din 1958 și Acordul din 1998) și semnarea Acordului de Asociere au fost asumate mai multe obligații privind revizuirea modului de abordare a acestui segment de piață. Aceste acorduri impun Republicii Moldova să adopte standarde și reglementări similare cu cele europene în domeniul omologării vehiculelor, pentru a facilita comerțul și a asigura un nivel ridicat de siguranță și protecție a mediului. Actualmente, admiterea pe piață a vehiculelor este realizată de către Serviciul Vamal prin plasarea acestora sub regim de import, evidența lor fiind asigurată de ASP prin înmatriculare, iar supravegherea pieței este realizată indirect de Agenția pentru Protecția Consumatorilor.Un element comun al legislației acestor autorități este că, în cazul unor dubii privind caracteristicile tehnice ale unui vehicul, informația obținută în procesul de omologare trebuie să stea la bază. Pe cale de consecință, din cauza lipsei unui sistem de omologare apar o serie de neconcordanțe în procedura de înmatriculare a vehiculelor, iar cetățenii sunt cei care au de suferit atunci când doresc să introducă pe piață anumite vehicule sau piese componente. Concluzionând cele expuse, menținerea actualului sistem prezintă riscuri semnificative pentru siguranța rutieră, protecția consumatorilor și respectarea angajamentelor internaționale ale Republicii Moldova. **(b) Cheltuieli inițiale de implementare a proiectului****Modificări la structura organizatorică a Autorităților** - Implementarea legii presupune desemnarea sau crearea unor autorități care vor fi responsabile de procesul de omologare și supraveghere a pieței. Ca urmare a analizei atribuțiilor funcționale ale autorităților existente s-a stabilit că Agenția Servicii Publice ar putea prelua atribuțiile în domeniul omologării, procesul fiind interconectat cu procesul de înmatriculare a vehiculelor, iar Agenția Națională Transport Auto ar putea prelua atribuțiile de supraveghere a pieții, prin prisma competențelor din domeniul protectiției consumatorilor în domeniul transport rutier și servicii conexe.Ca urmare, atribuirea acestor noi atribuții va impune modificarea Regulamentelor de organizare și funcționare, aprobarea modificărilor la organigramelor acestor autorități care să asigure separarea funcțiilor, după cum este prevăzut în proietul legii. Se propune instituirea competențelor suplimentare la subdiviziunile existente pentru omologare și supravegherea pieței, atît și la subdiviziunile IT responsabile de digitalizarea proceselor și comunicării. Pașii inițiali vor include actualizarea organigramelor, fișelor de post și selecția personalului. Cheltuieli de implementare pentru aceste reorganizări urtmează a fi estimate la etapa de implementare a legii, în procesul de aprobare a legislației secundare.Totodată, preliminar au fost identificate următoarele aspecte care la etapa de reoarganizare urmează a fi luate în considerare:**Constituirea capacităților umane** - Este necesară angajarea și formarea inițială a specialiștilor tehnici (ingineri, inspectori, personal IT ș.a.) care se vor alătura autorităților respective urmare a aplicării organigramelor ajustate. Sunt necesare programe de instruire inițială și certificări aferente standardelor aplicabile. **Soluția digitală** - registrul național al omologărilor este o componentă de suport prevăzută de proiecutl legii. Dezvoltarea și punerea în aplicare a registrului împreună cu modulele necesare pentru gestionarea dosarelor de omologare, precum și interfețe pentru operatorii economici și autorități publice implicate.**(c) Cheltuieli anuale de operare** **Plăți salariale și aferente** - una din principalele componente de costuri care implică cheltuieli anuale pentru personal (salarii, contribuții, impozite) reprezintă ponderea majoră a costurilor de operare. Componenta se bazează pe un volum de activitate conform atribuțiilor și competențelor noi și pe cerința de separare a atribuțiilor între autorități. **Formare continuă și certificarea specialiștilor** - Actualizarea periodică a competențelor și costurile de certificare sunt esențiale pentru păstrarea capacității umane operaționale. **Operarea registrului și suportul informatic** - Mentenanță și actualizări funcționale, audituri de securitate, precum și interoperabilitate cu sistemele altor autorități publice implicate, conform competențelor prevăzute în proiectul legii. **Supravegherea pieței și conformitatea** – Implementarea proiectului de lege va implica costuri operaționale pentru eșantionări, expertize și încercări realizate de către autoritatea de omologare, și costuri pentru contractarea sau activitatea serviciilor tehnice desemnate precum și logistica aferentă. **(d) Surse de acoperire a costurilor****Alocări de la Bugetul public** - Implementarea proiectului de lege va implica costuri pentru aspectele descrise în secțiunile de mai sus, cum sunt cheltuielile inițiale de implementare a proiectului și cheltuielile de operare. Formarea continuă și certificarea, supravegherea și conformitatea vor putea fi parțial acoperite din tarife reglementate, iar parțial din Bugetul public. **Tarife reglementate** - O contribuție esențială la sustenabilitatea operării mecanismului propus de proiectul legii sunt tarifele aferente serviciilor prevăzute de lege (omologare de tip, omologare individuală, recunoaștere/înregistrare omologări externe, servicii de registru etc.) Tarifele percepute vor putea fi utilizate la suportarea cheltuielilor curente ale autorităților alături de alocările din Bugetul public. **Recuperarea costurilor de neconformitate -** Atunci cînd, în cadrul activităților de supraveghere a pieței sau al verificărilor de conformitate în exploatare, autoritatea confirmă o neconformitate atribuită unui operator economic, costurile directe generate de clarificarea și remedierea cazului se recuperează de la acesta, în limitele prevăzute de legislație. Suma datorată se calculează transparent, pe baza documentelor justificative (tarifele oficiale ale serviciilor tehnice, devize, facturi etc.) și a cheltuielilor suportate de autoritate. Este dificil să facem o estimare a recuperărilor anuale la etapa actuală, care posibil să varieze în funcție de volumul pieței și rata cazurilor confirmate de neconformitate.**Asistență externă –** Proiectele de asistență tehnică ale partenerilor de dezvoltare pot acorda suport pentru formarea personalului și consolidarea componentei IT ale autorităților.  |
| **4.3. Impactul asupra sectorului privat** |
| Reglementările propuse în proiectul de lege au scopul de a aduce ordine, previzibilitate și reguli egale de activitatea pe toată piața vehiculelor, pieselor și serviciilor aferente. Pentru operatorii economici, asta înseamnă că punerea pe piață și în exploatare se va efectua după proceduri clare (ex. omologare de tip sau individuală, recunoașterea omologărilor UE/CEE-ONU, controale în producție și în exploatare), cu obligații bine delimitate și termene previzibile. Va dispărea zona gri în care existau vehicule sau piese fără verificări tehnice suficiente.Se estimează că pe termen scurt, mediul de afaceri va resimți costuri de conformare, cum ar fi alinierea documentației proprii la cerințele legii, instruirea personalului, eventuale ajustări de stoc pentru a elimina produse neconforme. Aceste costuri totuși vor avea impact benefic imediate pentru mediul de afaceri, cum ar fi reducerea incertitudinii la înmatriculare, precum și creșterea încrederii consumatorilor.Reglementările juridice pentru piese și echipamente va curăța piața de produse mia puțin calitative. Importatorii corecți nu vor mai concura cu marfă ieftină, și vor lucra pe baze nediscriminatorii și cu riscuri mai mici. Se preconizează dezvoltarea serviciilor specializate, cum ar fi laboratoare și servicii tehnice evaluate pe criterii de competență și imparțialitate, consultanță de conformitate, precum și soluții digitale pentru verificări și raportări. În ansamblu, reglementările se estimează să ridice standardul tehnic al pieței, să alinieze practicile locale la cele Europene și mută competiția din zona lacunelor normative în zona calității și a serviciilor. Impactul estimate pentru mediul de afaceri este pozitiv pe termen mediu și lung, aducînd mai multă încredere, stabilitate și acces la noi segmente, cu o conformare inițială gestionabilă și previzibilă.Proiectul propus spre examinare va avea un impact al cărui cuantificare precisă va fi posibilă doar după aprobarea legislației secundare, care va conține măsurile concrete de stimulare sau restricționare pentru reglementarea pieței. |
| **4.4. Impactul social** |
| Adoptarea cadrului de omologare și supraveghere a pieței va avea efecte sociale directe și vizibile, începînd cu creșterea nivelului de siguranță rutieră și continuînd cu protecția consumatorilor și consolidarea încrederii în piață.Introducerea omologării de tip și a omologării individuale, controalele și alte măsuri prevăzute de lege, vor duce la reducerea riscului ca vehicule neconforme să ajungă în traffic și pe piațî. În general, se estimează o scădere a accidentelor cauzate de defecțiuni tehnice, ceea ce va avea un impact pozitiv mai ales asupra participanților vulnerabili la trafic (pietoni, bicicliști, motocicliști).Reguli uniformizate pentru punerea pe piață, transparență prin registrul național al omologărilor și accesul la informații pentru reparații și întreținere va oferi cetățenilor certitudinea că vehiculul achiziționat corespunde specificațiilor declarate. Vor dispărea „zonele gri” legate de proveniența pieselor sau de modificări constructive neautorizate. Pentru proprietarii de autovehicule, asta înseamnă costuri de întreținere mai previzibile și mai puține surprize la Inspecția Tehnică Periodică sau la înmatriculare.Implementarea legii va impune subiecții să se conformeze la cerințe tehnice și de emisii, ceea va contribui la reducerea poluării în zonele urbane, iar nivelul de zgomot va scădea odată cu întreținerea corectă și cu eliminarea pieselor neconforme.Desemnarea și supraveghere a serviciilor tehnice, conform cerințelor proiectului de lege, pe criterii de competență și imparțialitate se estimează să stimuleze formarea profesională a personalului acestora și calificările înalte în domenii precum încercări de laborator și evaluarea conformității. Aceasta va duce la creearea locurilor de muncă specializate și la ridicarea standardelor profesionale în rețeaua de service-uri.Per ansamblu, reducerea accidentelor și a defecțiunilor tehnice se estimează să fie în scădere, astfel, sistemul medical și echipele de intervenție va simți o scădere a presiunii pe acest segment, și în final va exista un impact de economii indirecte pentru societate. Totodată, va crește gradul de încredere al publicului în controlul statului asupra pieței, ceea ce va descuraja practicile ilicite și va consolida conformitatea cu legea. |
| **4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal** |
| Proiectul nu introduce norme special focusate asupra datelor cu caracter personal, iar procedurile stabilite în proiectul legii se limitează la parametri tehnici necesari verificării conformității vehiculelor și părților componente și nu urmăresc specific profilarea utilizatorilor. În concluzie, impactul asupra datelor cu caracter personal este moderat și necesar pentru obiectivele legitime ale legii.  |
| **4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen** |
| Nu este aplicabil. |
| **4.5. Impactul asupra mediului** |
| Implementarea proiectului cu privire la omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor rutiere și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, poate duce de la excluderea accesului pe piață a autovehiculelor și componentelor de calitate și proveniență necunoscută.Proiectul legii va face obligatorie respectarea standardelor UE și CEE-ONU ca premisă pentru plasarea pe piață și înmatriculare a autovehiculelor și părților componente. Mecanismele și măsurile de supraveghere a pieței prevăzute de lege reduc pătrunderea și menținerea în circulație a vehiculelor și pieselor neconforme. Extinderea regulilor la piese și echipamente, va preveni creșterea emisiilor poluante. Per ansamblu, impactul în materie de mediu este pozitiv și preventiv, iar calitatea ecologică a vehiculelor care vor intră pe piață va deveni mai bine verificată.Astfel pe piață vor accede doar unitățile, ansamblurile și piesele ce dețin o certificare de conformitate ce atestă corespunderea cu normele în vigoare. |
| 4.6. Alte impacturi și informații relevante |
|  Nu este aplicabil. |
| **5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE**  |
| **5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională** |
| Proiectul prezentat respectă prevederile legislației naționale și nu intră în contradicție cu prevederile legislației UE. Acesta transpune parțial prevederile Regulamentului (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 și transpune parțial Regulamentului (UE) 2018/858 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. Prin aceste dispoziții, proiectul creează cadrul primar necesar pentru ca cerințele materiale și procedurale din Regulamentele (UE) 2018/858 și 168/2013 să fie aplicabile în dreptul intern, menținînd, totodată, compatibilitatea cu regimul CEE-ONU (1958/1998) recunoscut pe plan european. În același timp, a fost elaborate tabelul de concordanță care însoțește proiectul de lege și care se referă la ambele regulamente UE vizate.  |
| **5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE** |
|  Nu este aplicabil |
| **6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ** |
|  Proiectul hotărârii de Guvern va fi supus consultărilor publice și avizărilor/expertizărilor de către entitățile publice de resort, inclusiv cele implicate în implementarea hotărârii, în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Astfel, în cadrul procesului de consultare/avizare, următoarele instituții sunt vizate:*Avizare:*- Agenția Servicii Publice;- Agenția Națională Transport Auto;- Centrul Național de Acreditare;- Ministerul Afacerilor Interne; - Ministerul Mediului;- Importatorilor de piese și autovehicule.După definitivarea proiectului în urma procesului de avizare, proiectul de act normativ va fi remis spre expertizare, după cum urmează:*Expertizare:*- Ministerul Justiției; - Centrul Național Anticorupție.La fel, proiectul va fi transmis spre consultare și asociațiilor patronale din domeniul transporturilor.În scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul este publicat și poate fi accesat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul *„Transparență decizională”*, directoriul *„Anunțuri de inițiere a politicilor”*) și pe portalul guvernamental [www.particip.gov.md](http://www.particip.gov.md). |
| **7. Concluziile expertizelor** |
|  |
| **8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent** |
| În scopul implementării eficiente a prevederilor proiecutlui de lege la standardele prevăzute în el, se impune elaborarea și aprobarea unui șir de acte subordonate, la nivelul a cîteva autorități publice, după competențele nou obținute.Proiectul prevede o listă exhaustivă a actelor normative subordonate legii, care urmează a fi elaborate, care sunt incluse la art. 81 – „Intrare în vigoare și aplicare”. Astfel, fiind grupate, actele secundare sunt următoarele:* Reglementări tehnice de implementare pentru categoriile M, N, O și L, inclusiv lista actelor de reglementare aplicabile (UE și CEE-ONU) și procedurile de încercare/acceptare (inclusiv eligibilitatea încercărilor virtuale acolo unde este permis);
* Proceduri de omologare, care prevăd conținutul dosarului, fluxul de examinare, modele de certificate de omologare și de conformitate, evidența extensiilor/modificărilor și condițiile de recunoaștere/înregistrare a omologărilor emise de alte state;
* Conformitatea producției și conformitatea în exploatare, care prevădplanificarea verificărilor, metodologii de eșantionare/încercare, criterii de acceptare și tratamentul neconformităților, inclusiv rechemări și măsuri corective;
* Desemnarea și supravegherea serviciilor tehnice, inclusive stabilirea criteriilor de competență și imparțialitate, proceduri de evaluare/re-evaluare la fața locului etc.;
* OBD, condiții de publicare și acces pentru operatorii independenți, formate și canale de comunicare a informațiilor, precum și reguli privind utilizarea datelor tehnice puse la dispoziție;
* Supravegherea pieței, inclusiv metodologii de control/eșantionare, coordonare interinstituțională, măsuri provizorii și măsuri corective etc.;
* Registrul național al omologărilor și transparența publică, care va prevedea structura registrului, schimbul de date între autorități, periodicitatea și formatul rezumatelor publice privind activitățile de omologare și supraveghere;
* Proceduri pentru vehicule rulate care întrunesc condițiile de recunoaștere, perioade tranzitorii și calendar de etapizare a aplicării, pentru a asigura predictibilitate pieței.

Totodată, sunt necesare să se ia în calcul aspecte administrative , cum ar fi tarife/costuri aferente serviciilor prestate de autorități, cerințe IT pentru fluxurile de date, precum și, după caz, corelări cu legislația conexă. Aceste măsuri secundare vor opera strict în limitele cadrului normativ primar instituit de proiectul legii, asigurînd astfel alinierea la cerințele UE privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor și componentelor. |
| **9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ** |
|   |

**Secretar General Angela ȚURCANU**

1. <https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=93997&lang=ro> [↑](#footnote-ref-1)
2. [https://www.legis.md/cautare/getResults?doc\_id=133192&lang=ro#](https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=133192&lang=ro) [↑](#footnote-ref-2)