

SINTEZA
la proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind
controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale

Avizare și consultare publică			
Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
Cancelaria de Stat a Republicii Moldova <i>(scrisoarea Nr. 14-69-1892 din 20.02.2026)</i>	1	Având în vedere că conform prevederilor Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat, Agenția Națională Transport Auto este organul de control responsabil de respectarea regulilor de exploatare a tractoarelor, a vehiculelor autopropulsate, ameliorative, de construcție a drumurilor, a altor vehicule, a remorcilor, se propune completarea pct. 14 cu următoarea propoziție: „La efectuarea controlului tehnic în trafic se aplică prevederile Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat”.	Se acceptă Art. 14 fost completat cu următorul enunț: „La efectuarea controlului tehnic în trafic, se aplică prevederile Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat.”.
	2	Cu referire la întocmirea procesului-verbal de control prevăzut la pct. 37 și pct. 41, menționăm că anexa nr. 4 din Regulament face referire la „Modelul de raport de control tehnic în trafic” nu la procesul-verbal de control. Totodată, acesta nu corespunde formularului-tip al procesului-verbal de control ce reprezintă un document unic pentru toate organele de control conform art. 9 din Legea nr. 131/2012 privind controlul de stat și pct. 6 din Regulamentul privind ținerea Registrului de stat al controalelor, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 464/2018.	Se acceptă parțial Anexa nr. 4 a fost redenumită în „Lista elementelor care fac obiectul controlului” și se subliniază, că anexele prevăzute în proiect nu au natura juridică a unui act de control și nu substituie procesul-verbal de control. Acestea reprezintă instrumente tehnice și operaționale destinate documentării detaliate a verificărilor efectuate și a deficiențelor constatate, în concordanță cu cerințele cadrului european aplicabil. Procesul-verbal de control își păstrează rolul de act procedural principal, fiind întocmit în conformitate cu prevederile Legii nr. 131/2012 și asigurând respectarea principiilor de legalitate, transparență și trasabilitate a activității de control. Anexele au un caracter complementar, urmând a fi integrate sau atașate, după caz, la procesul-verbal de control, fără a aduce atingere regimului juridic al acestuia.

	3	În subsidiar, pct. 37 se va expune în următoarea redacție: „37. <i>În cadrul unui control mai detaliat, inspectorul întocmește un raport de control, în conformitate cu anexa nr. 4 din Regulament ce se anexează ulterior la procesul-verbal de control. Conducătorul auto al vehiculului controlat primește o copie a raportului de control.</i> ”.	Se acceptă În urma renumerotării, art. 37 a devenit art. 40, care are următorul cuprins: „40. În cadrul unui control detaliat, inspectorul întocmește un raport de control, în conformitate cu anexa nr. 4, ce se anexează ulterior la procesul-verbal de control. Conducătorul auto al vehiculului controlat va primi o copie a procesului-verbal de control și a listei elementelor care fac obiectul controlului. ”.
	4	Suplimentar, Capitolului VIII se va completa cu un punct nou în următoarea redacție: „ <i>Evidența și înregistrarea controlului tehnic în trafic se efectuează în Registrul de stat al controalelor în conformitate cu prevederile Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat.</i> ”.	Se acceptă parțial Conform art. (1) alin. 5) din Legea nr. 131/2012 privind controlul de stat, <i>În scopul supravegherii siguranței traficului rutier, la controlul operațiunilor de transport și al mijloacelor de transport aflate în trafic rutier, nu se aplică prevederile prezentei legi în partea ce ține de planificarea controlului, de întocmirea planului controalelor și periodicitatea controalelor planificate, de inițierea și notificarea controalelor, de conținutul și procedura de emitere/înregistrare a delegației de control.</i> Totodată, conform art. 14, este specificat că la efectuarea controlului tehnic în trafic, se aplică prevederile Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat.
Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător	5	Cu toate că proiectul propus se referă la controlul de stat al operatorilor economici în domeniul transportului rutier și, corespunzător, ar trebui să fie în concordanță nu doar cu prevederile Codului transporturilor rutiere dar și cu Legea nr.131/2012 privind controlul de stat (Legea nr.131/2012), totuși trebuie să atestăm o serie de discrepanțe cât la nivel tehnic de exprimare, atât și la nivel conceptual.	Nu se acceptă Proiectul hotărârii pentru aprobarea Regulamentului privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale, este conceput pentru a transpune și implementa Directiva 2014/47/UE, unul dintre principalele acte normative europene în domeniu transporturilor rutiere, la care Republica Moldova are angajamente asumate față de

	Proiectul vine să prevadă o abordare bazată pe analiza riscurilor în privința modului de inițiere și realizare a controlului tehnic, care aparent este similară cu cea din Legea nr.131/2012. Totuși acest sistem, și anume criteriile propuse de risc în anexa nr.1 din proiect, sunt contrare, sau cel puțin nu sunt racordate, cu cele prevăzute de Metodologia sectorială pentru ANTA aprobată prin Hotărârea de Guvern (HG) nr.836/2018. Spre deosebire de sistemul bazat pe Legea nr.131/2012, analiza întreprinderii se efectuează mult mai îngust și unilateral, efectiv doar în temeiul încălcărilor/deficiențelor anterioare și a frecvenței inspecțiilor tehnice efectuate în trecut. În același timp, nu prea este clar cum sistemul propus de analiză se aplică în practică, adică cum în selectarea vehiculelor din trafic se va aplica profilul întreprinderii care le utilizează în mod preliminar (până la stoparea acestora). În orice caz, pentru ca acest mecanism să fie aplicat în limitele legii, este important ca cel puțin să fie corelat cu prevederile HG nr.836/2018 și încadrat în mecanismul actual de planificarea a controlului de stat și a profilului de risc al întreprinderilor utilizat în prezent. Pe lângă modificările și ajustările de cadru normativ în cauză, proiectul necesită prevederi tranzitorii care ar dirija procesul de colectare de date și stabilirea situației inițiale (baseline) cu dezvoltarea/ajustarea profilului de risc al tuturor operatorilor naționali.	Uniunea Europeană. În consecință, cadrul legislativ propus prioritizează alinierea la cerințele directivei și ale altor acte UE aplicabile, în detrimentul metodologiilor secundare naționale existente. În partea ce ține de argumentul că sistemul de analiză a riscului propus ar fi contrar sau nealiniat cu HG nr. 836/2018 și Legea nr. 131/2012 privind controlul de stat nu poate fi susținut. Metodologiile existente urmează să fie ajustate astfel încât să respecte prevederile Directivei 2014/47/UE și standardele europene de control tehnic în trafic. Alegerea criteriilor de risc și definirea profilului operatorilor vizează crearea unui sistem obiectiv, verificabil și predictibil pentru selecția vehiculelor comerciale în trafic, în conformitate cu directivele europene. În ceea ce privește aplicarea practică, metodologia de calcul și criteriile de risc vor fi dezvoltate ulterior prin acte secundare, astfel încât să asigure uniformitate cu cadrul UE. Aceasta poate include și etapele tranzitorii necesare pentru colectarea datelor și stabilirea situației inițiale a operatorilor, fără a fi nevoie de corelarea preliminară cu HG nr. 836/2018. Prin urmare, obiecția referitoare la presupusele discrepanțe metodologice și necesitatea alinierii stricte la metodologiile naționale nu poate fi susținută. Prioritatea proiectului o reprezintă implementarea cerințelor Directivei 2014/47/UE și a actelor UE aplicabile, asigurând astfel un control tehnic în trafic al vehiculelor comerciale eficient, predictibil și în deplină concordanță cu legislația europeană.
6	În aceeași ordine de idei, nu este clar ce ar presupune norma de la pct.9 care prevede că „autoritatea competentă poate organiza inspecții tehnice suplimentare, cu caracter inopinat” (pe lângă inspecțiile tehnice în trafic). Nu este clar care este diferența între inspecțiile în trafic (care efectiv la fel vor fi inopinate) și inspecțiile suplimentare cu caracter inopinat. Dacă se are în vedere vizite inopinate la operatorii de	Se acceptă Sintagma „cu caracter inopinat” a fost înlocuită cu sintagma „cu caracter voluntar.

		transport, atunci atenționăm că aceste prevederi sunt în contradicție cu art.19 din Legea nr.131/2012, conform cărora rezultatele unei inspecții în trafic ar putea servi drept temei pentru o vizită inopinată de control la operator, doar dacă inspecția în trafic ar indica asupra unor încălcări foarte grave care se admit nu doar în raport cu un vehicul concret dar au loc în parcul sau sediul operatorului de transport.	
	7	O altă discordanță principială cu prevederile Legii nr.131/2012 și HG nr.379/2018 se referă la clasificarea tipurilor de încălcări/deficiențe (pct.23) și formatul listei de verificări aplicată pentru inspecție (anexa nr.2). Amintim că în Legea nr.131/2012 încălcările sunt minore, grave și foarte grave, care vor corespunde punctajelor prevăzute în lista de verificare aplicată pentru răspunsul la întrebarea corespunzătoare obligației sau cerinței legale. Ori în proiect se propune evaluarea în deficiențe minore, majore și periculoase, care nu este clarificat cum se corelează cu evaluările din listele de verificări. Atenționăm că în conformitate cu Legea nr.131/2012 un inspector este obligat să aplice listele de verificări, inclusiv la inspecțiile în trafic. Astfel, dacă nu vor fi corelate corespunzător prevederile din proiect cu listele de verificări existente și cu HG nr.379/2018, există riscul ca inspectorul să fie obligat să-și facă lucrul de două ori, pe două formate diferite de liste. Astfel, listele propuse necesită a fi cel puțin menționate în HG nr.836/2018 și integrate în listele de verificare existente, astfel ca listele propuse în proiect să fie aplicate complementar, după necesitate. Sau, dacă anume în privința inspecțiilor tehnice în trafic se intenționează aplicarea unui alt format și altor liste (decât cele dezvoltate sub egida Legii nr.131/2012), atunci această excepție necesită să fie dezvoltată la nivel de lege.	Se acceptă Proiectul de lege urmărește, în mod prioritar, transpunerea și implementarea Directivei 2014/47/UE și instituirea unui cadru normativ corespunzător, pentru controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale, în conformitate cu standardele europene. Astfel, Republica Moldova are obligația juridică de a asigura conformitatea deplină cu acquis-ul Uniunii Europene, iar clasificarea deficiențelor și structura listelor de verificare sunt adaptate cerințelor specifice acestui domeniu și proiectul asigură respectarea acestor angajamente. Subordonarea transunerii Directivei 2014/47/UE metodologiilor naționale ar contraveni obligațiilor internaționale ale Republicii Moldova și ar risca neconformitatea sistemului de control în trafic cu standardele europene. Necesitatea alinierii directe a clasificării propuse a deficiențelor (minore, majore și periculoase) cu sistemul prevăzut în Legea nr. 131/2012 și HG nr. 379/2018 nu poate fi susținută deoarece Directivele europene stabilesc criteriile obligatorii și standarde de control tehnic în trafic, care pot fi diferite de clasificările naționale existente. Totodată, aspectele ce țin de corelarea cu mecanismele existente la nivel național vor fi ajustate în procesul de elaborare a cadrului normativ secundar, urmate de procesul de modificare a Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014, astfel încât să se asigure o aplicare coerentă și

			eficientă. Prin urmare, la această etapă nu se consideră necesară modificarea soluției legislative propuse.
8	În privința activității de control sau inspecție, terminologia utilizată în proiect este neuniformă și poate naște interpretări ambigui sau chiar abuzive. În proiect sunt folosite denumiri diferite, aparent pentru aceeași activitate - control tehnic inițial, inspecție inițială (pct.16), control mai detaliat, inspecția tehnică completă. Dacă există diferențe între aceste proceduri, atunci trebuie nuanțate și definite clar. Dacă totuși nu există diferențe, atunci este obligatoriu de a utiliza aceeași denumire pe tot parcursul proiectului. Ori nu este clar care este diferența între control și inspecție, între control mai detaliat și inspecție tehnică completă, între control tehnic inițial și inspecție inițială. În același timp, proiectul nu prevede (pct.16) indicii clare cum și în ce situații se va trece de la control inițial la un control detaliat sau inspecție tehnică completă (pct.30). În acest sens trebuie să fie o abordare metodologică, criterii sau punctaje, care să indice asupra necesității controlului detaliat. Aceasta nu poate fi lăsat doar la discreția subiectivă a inspectorului, odată ce se încalcă principiul previzibilității aplicării normelor de drept.	Se acceptă Terminologia utilizată în proiect a fost revizuită pe întreg parcursul textului, în vederea asigurării uniformității și eliminării oricăror ambiguități. Denumirile aferente activităților de control sau inspecție au fost armonizate și diferențiate clar, prin definirea explicită a acestora.	
9	La pct.31 se prevede dreptul Agenției de a restricționa sau interzice utilizarea vehiculului până la remedierea deficiențelor identificate. Atenționăm că această măsură și dreptul corespunzător pentru ANTA nu este prevăzută de Cod sau de Legea nr.131/2007. Deși, conform prevederilor Legii nr.131/2012 o măsură restrictivă în cadrul controlului de stat poate fi aplicată doar dacă este prevăzută expres de lege, în cazurile prevăzute de lege și dacă sunt depistate încălcări foarte grave. Totodată, în proiect nu se clarifică conform cărei proceduri se aplică măsura de interdicere, cum aceasta se ridică și cum poate fi contestată. În linii generale astfel de măsuri (conform cadrului normativ în vigoare) se aplică doar	Se acceptă Se menționează că, la moment, cadrul normativ în vigoare stabilește competențele Agenția Națională Transport Auto în domeniul monitorizării și controlului transporturilor rutiere, însă nu reglementează în mod expres aplicarea unei măsuri generale de interdicere a utilizării vehiculului în cadrul controalelor în trafic, cu excepțiile strict prevăzute de lege. Totodată, se informează că, în prezent, este inițiat procesul de modificare a Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014, în cadrul căruia urmează a fi revizuite și consolidate	

		de Inspectoratul Național de Patrulare (MAI) în contextul procedurii contravenționale, și anume în calitate de măsură procesuală de constrângere de interzicerea exploatării vehiculului. Însă această măsură se referă direct la art.228 Cod Contravențional (dacă ține de starea tehnică necorespunzătoare a vehiculului), pentru care agent constator este doar MAI și nicidecum ANTA. Astfel ANTA nici în contextul CC nu ar putea aplica astfel de măsuri. Astfel norma propusă depășește limitele prevederilor legii superioare și nu poate fi instituită de Guvern. În situația dată fie norma se racordează la cadrul legislativ (fiind indicat expres că interzicerea exploatării se aplică în calitate de măsură în procedura contravențională doar de INP) sau se propun completări la Codul transporturilor rutiere sau Legea nr.131/2007.	prevederile ce țin de atribuțiile Agenției, inclusiv sub aspectul măsurilor de imobilizare a vehiculelor și al aplicării sancțiunilor contravenționale. În același timp, se urmărește și completarea corespunzătoare a Codului contravențional, în vederea asigurării unui cadru normativ corelat, privind competențele autorităților implicate, inclusiv ale Agenția Națională Transport Auto.
10		O altă discordanță cu prevederile Legii nr.131/2012 și cu HG nr.464/2018 se referă la documentele de procedură. Pe lângă delegația de control și listele de verificare, legea impune un singur document complex în procedura de control – procesul-verbal de control – în care se reflectă toate fazele controlului și consecințele acestuia. Înglobarea tuturor documentelor de constatare, deliberative și decizionale într-un singur act (proces-verbal de control) este o regulă importantă, impusă cu scopul de a asigura trasabilitatea acțiunilor inspectorului și persoanei controlate și de a evita situațiile de abuz, eschivare sau corupție. În proiectul propus (pct.36, 37 și anexa nr.4) se regăsesc încă 3 documente procesuale – formular de control, raport tehnic și proces-verbal de control. Cu toate că în anexa nr.4 se prevede doar forma Raportului tehnic, astfel nu este clar ce presupune un formular de control și dacă procesul-verbal de control este similar cu cel prevăzut de HG nr.464/2018 sau este altul. Atenționăm că în toate cazurile, indiferent cât de complex sau detaliat a fost controlul, este obligatoriu de a întocmi un proces-verbal de control care se înregistrează în Registrul de stat al controalelor. Oricare altă formă de act procedural nu poate fi impusă și este în contradicție cu Legea nr.131/2012.	Se acceptă Proiectul hotărârii pentru aprobarea Regulamentului privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale urmărește alinierea prevederilor naționale la prevederile Directivei 2014/47/UE, iar cadrul normativ propus urmărește prioritar alinierea la cerințele și la practicile europene aplicabile în domeniul controlului tehnic în trafic. În ceea ce privește neconformitatea cu Legea nr. 131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător și cu HG nr. 464/2018, menționăm că anexele prevăzute în proiect nu substituie procesul-verbal de control, ci reprezintă instrumente tehnice și operaționale necesare realizării controlului tehnic în trafic, în conformitate cu cerințele Directivei 2014/47/UE, care impune documentarea detaliată a verificărilor tehnice și a deficiențelor constatate. Totodată, procesul-verbal de control rămâne actul procedural principal, întocmit în conformitate cu Legea nr. 131/2012, asigurând trasabilitatea și legalitatea procedurii de control. Anexele prevăzute de proiect, au caracter complementar și

		În practică ar putea exista un formular tipizat pentru a fi înglobat la rubrica corespunzătoare a procesului-verbal de control, însă acest aspect, cel puțin necesită a fi reglementat expres și în HG nr.464/2018, astfel fiind asigurată integrarea corectă a acestor documente în cadrul procesului-verbal.	urmează a fi integrate sau anexate, după caz, la procesul-verbal de control, fără a afecta regimul juridic al acestuia. Astfel proiectul propus nu derogă de la obligația întocmirii procesului-verbal de control, ci completează cadrul existent cu instrumente specifice necesare implementării standardelor europene în domeniu.
	11	La pct.5 din hotărâre se prevede că aceasta „intră în vigoare la data la care sunt îndeplinite condițiile tehnice necesare pentru efectuarea verificărilor în trafic”. În temeiul acestei formulări, momentul intrării în vigoare este unul incert și nu poate fi identificat în practică. Pentru a asigura respectarea principiului previzibilității, este important ca intrarea în vigoare să fie stabilită la o dată concretă în timp sau, în cel mai rău caz, raportată la un eveniment cert în viitor.	Se acceptă Art. 5 din textul hotărârii este expus în următoarea redacție: „ 5. Prezenta hotărâre intră în vigoare la data la care sunt îndeplinite condițiile tehnice necesare pentru efectuarea verificărilor în trafic, dar nu mai târziu de data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană, cu excepția pct. 39 - 47 care vor intra în vigoare la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană.”
	12	Evaluarea notei de fundamentare La analiza situației existente nu se argumentează suficient din ce cauză nu sunt suficiente inspecțiile tehnice periodice și se impune necesitatea aplicării unor măsuri/mecanisme suplimentare. Cu toate că sunt prezentate unele statistici despre numărul de accidente, însă nu este clar dacă aceste accidente se datorează stării tehnice necorespunzătoare a vehiculului (sau cel puțin dacă aceasta a contribuit la producerea accidentului). Se prezintă statistici cu privire la rezultatele controalelor inopinate, însă se indică date cu o marjă inacceptabilă, de 20-42%, și se indică că au fost stabilite doar unele „neconformități”, fără a clarifica gravitatea sau probabilitatea acestora de a contribui la accidente sau daune indirecte.	Se acceptă Nota de fundamentare a fost completată prin detalierea legăturii dintre starea tehnică a vehiculelor și producerea accidentelor rutiere, inclusiv prin valorificarea datelor disponibile privind defecțiunile tehnice constatate în trafic.
	13	Luând în calcul soluțiile propuse în proiect, este important ca în notă să fie efectuată o analiză instituțională privind	Se acceptă parțial

		supravegherea stării tehnice a vehiculelor în prezent, clarificând care sunt competențele instituționale și rolul ANTA, INP (MAI) și stațiilor ITP. Dacă există suprapuneri între aceste competențe și dacă există zone de risc neacoperite. Totodată, lipsește o analiză a cadrului normativ, în urma căreia cel puțin de stabilit dacă noviațiile propuse în proiect se încadrează în limitele normelor legale existente și nu sunt necesare completări în cadrul legislativ.	Nota de fundamentare a fost completată cu o descriere a situației actuale. Notăm că cadrul normativ propus nu aduce atingere competențelor deținute de entitățile implicate în controlul vehiculelor comerciale. Totodată, se precizează că aspectele ce țin de delimitarea și consolidarea competențelor menționate în CTR 150/2014, inclusiv și CC 218/2008, sunt în prezent în proces de revizuire, urmând a fi ajustate corespunzător pentru a evita suprapunerile și a acoperi eventualele lacune.
	14	La analiza de impact nu se estimează costul controalelor inopinate, care țin nu doar de resursele suplimentare necesare pentru autoritățile publice, dar se referă și la timpul și efortul suplimentar din partea transportatorului. Este necesar de clarificat cu cât se estimează creșterea frecvenței controalelor și, în mediu, care va fi efortul suplimentar necesar de alocat din partea transportatorilor.	Se acceptă Sintagma „cu caracter inopinat” a fost înlocuită cu sintagma „cu caracter voluntar.
Serviciul Tehnologia Informației și Securitate Cibernetică (scrisoarea Nr. 1.4/377/26 din 27.02.2026)	15	Lipsă de obiecții și propuneri.	Se acceptă
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (scrisoarea Nr. 03-701 din 02.03.2026)	16	Conform art.15 alin.(3) al Legii nr.20/2016 cu privire la standardizarea națională, în actele normative pot fi făcute referințe directe numai la standardele moldovenești. Astfel, recomandăm consultarea bazei de date https://shop.standard.md/ro a Institutului de Standardizare din Moldova (ISM) pentru identificarea corespondentului național pentru standardele la care se face referință directă în	Se acceptă Trimiterile la documentele normative <i>EUMOS 40511 Prăjini – stâlpi de susținere</i> și <i>EUMOS 40509 Ambalaj de transport</i> menționate în anexa nr.3, au fost excluse din proiect.

		anexa nr.3 și anexa nr.6 la Regulamentul privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale. Atenționăm că, conform art.18 alin.(4) din Legea nr.20/2016, Institutul de Standardizare din Moldova reprezintă Republica Moldova, în calitate de membru, în următoarele organizații europene și internaționale de standardizare: a) CEN – Comitetul European de Standardizare; b) CENELEC – Comitetul European de Standardizare în Electrotehnică; c) ETSI – Institutul European de Standardizare în Telecomunicații; d) ISO – Organizația Internațională de Standardizare; e) IEC – Comisia Electrotehnică Internațională. Astfel, nefiind membru al asociației independente non-profit „European Safe Logistics Association (EUMOS)”, ISM nu are acces la documentele normative <i>EUMOS 40511 Prăjini – stâlpi de susținere și EUMOS 40509 Ambalaj de transport</i> menționate în anexa nr.3 și, prin urmare, acestea nu sunt disponibile în Fondul național de standarde gestionat de ISM. Astfel, pentru implementarea eficientă a Regulamentului trebuie să fie asigurat accesul părților interesate la textul acestor documente normative.	
17		La notă de fundamentare: Conform Notei de fundamentare, la capitolul 3, este prevăzut că proiectul urmărește stabilirea „competențelor autorităților și delimitarea acestora cu un scop comun bine determinat” și că acesta „definește competențele instituțiilor implicate: ANTA – autoritate principală de control tehnic în trafic; coordonează activitățile și gestionează baza de date națională a deficiențelor. INSP – sprijină operațiunile de control în	Se acceptă parțial Precizăm că competențele instituțiilor vizate sunt deja reglementate în cadrul normativ existent, respectiv în Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, precum și în Hotărârea Guvernului nr. 415/2003. Astfel, atribuțiile Agenția Națională Transport Auto și ale Inspectoratul General al Poliției (prin Inspectoratul Național

		trafic și poate dispune oprirea vehiculului pentru efectuarea inspecției tehnice.”, precum și menționează ca element de noutate „coordonarea interinstituțională și eficiență prin cooperare ANTA-INSP”, însă în proiect nu au fost identificate aceste aspecte. Astfel, considerăm important clarificarea acestui aspect pentru a evita interpretările echivoce. Suplimentar, elementul de noutate față de cadrul actual expus prin „profesionalizarea activității de control prin certificarea inspectorilor admiși la control”, de asemenea, nu a fost identificat în proiect. Actul UE transpus face referire în art.8 alin. (4) la art.13 și anexa IV din Directiva 2014/45/UE, transpusă la nivel național prin HG nr.840/2024, însă în proiectul de hotărâre prezentat nu a fost păstrată această referință și nici prevederile relevante ale acesteia referitoare la cerințele minime privind competența, formarea și certificarea experților pentru activitatea de inspecție tehnică.	de Securitate Publică) sunt clar delimitate de aceste acte normative, inclusiv în ceea ce privește controlul tehnic în trafic și oprirea vehiculelor. Proiectul nu urmărește reluarea detaliată a acestor competențe, ci se concentrează pe detalierea normelor și procedurilor de control, fără a afecta atribuțiile deja stabilite prin legislația în vigoare, evitând astfel suprapunerile normative. Suplimentar, pct. 12 al regulamentului a fost completat cu obligația ca inspectorii antrenați în controlul tehnic să îndeplinească cerințele minime privind competența, formarea și certificarea, similare experților pentru activitatea de inspecție tehnică, inclusiv a fost completat cu trimiterea către HG 840/2024, care a transpus Directiva 2014/45.
Ministerul Afacerilor Interne <i>(scrisoarea Nr. 30/780 din 02.03.2026)</i>	18	În rezultatul examinării proiectului, se constată că acesta nu delimitează clar competențele Inspectoratului național de securitate publică al Inspectoratului General al Poliției și Agenției Naționale Transport Auto a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale privind efectuarea controlului tehnic al vehiculelor, iar lipsa unei reglementări exprese generează riscul suprapunerii competențelor. În acest sens, este de subliniat că, la moment, competența Poliției în domeniul asigurării stării tehnice a vehiculelor derivă din articolele 21 alin. (4) lit. b) și 25 alin. (5) subpct. 15) din Legea nr. 320/2012 cu privire la activitatea Poliției și statul polițistului, potrivit căreia Poliția supraveghează și asigură controlul circulației pe drumurile publice, în afara cazurilor exceptate prin lege, și colaborează cu alte autorități publice, instituții, asociații obștești și organizații neguvernamentale pentru îmbunătățirea organizării și sistematizării circulației, asigurarea stării tehnice	Se acceptă parțial Reglementările în vigoare stabilesc, în mod distinct, atribuțiile autorităților implicate în domeniul siguranței rutiere și al controlului tehnic al vehiculelor. Competențele Poliției derivă din normele legale care vizează supravegherea și controlul traficului rutier, inclusiv constatarea defecțiunilor tehnice în trafic și aplicarea măsurilor de constrângere contravenționale. Totodată, atribuțiile Agenției Naționale Transport Auto sunt circumscrise controlului de stat asupra operatorilor de transport și respectării cerințelor specifice activităților de transport rutier, inclusiv în ceea ce privește conformitatea tehnică a vehiculelor utilizate în scop comercial. În acest context, proiectul analizat are ca obiect reglementarea controlului tehnic în trafic al vehiculelor comerciale, în conformitate cu cerințele Directivei

	corespunzătoare a autovehiculelor, perfecționarea pregătirii conducătorilor auto și întreprinderea unor măsuri de educație rutieră a participanților la trafic, respectarea de către autoritățile publice, persoanele fizice și juridice a normelor legale în domeniul siguranței traficului rutier, iar polițistul are următoarele împuterniciri: să oprească în trafic și să efectueze controlul permiselor de conducere ale conducătorilor de vehicule, al certificatelor de înmatriculare (înregistrare) a vehiculelor, al altor acte cu caracter permisiv în cazul încălcării regulilor de circulație, existenței probelor de încălcare a legislației sau desfășurării unei operațiuni speciale, precum și în vederea verificării legalității transporturilor de mărfuri și persoane, identificării persoanelor și a vehiculelor aflate în căutare, interzicerii exploatării vehiculelor a căror stare tehnică prezintă pericol pentru siguranța traficului. În plus, conform art. 7 lit. d) din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, de competența Ministerului Afacerilor Interne este verificarea stării tehnice a vehiculelor, autovehiculelor și remorcilor, aflate în proprietate, posesie și folosință a persoanelor fizice și juridice, de drept public și privat, pentru a stabili dacă acestea corespund condițiilor tehnice stipulate de legislație, iar în conformitate cu art. 37 alin. (8) – (9) din aceeași lege, este interzisă circulația pe drumuri publice a vehiculelor care nu corespund prevederilor tehnice sau al căror termen de valabilitate a inspecției tehnice periodice a expirat. Constatarea defecțiunilor tehnice la vehiculele aflate în trafic o efectuează subdiviziunea abilitată din subordinea Inspectoratului General al Poliției din cadrul Ministerului Afacerilor Interne. În domeniul prevenirii infracțiunilor și contravențiilor Inspectoratul General al Poliției asigură respectarea regulilor, normativelor și standardelor stabilite în procesul de supraveghere și control al traficului rutier, înregistrarea și evidența accidentelor rutiere, elaborează și pune în aplicare	2014/47/UE, instituind un mecanism specific, distinct de controlul general al traficului rutier exercitat de Poliție. Prin urmare, nu se constată o suprapunere propriu-zisă de competențe, ci mai degrabă o complementaritate funcțională între autorități, fiecare acționând în limitele mandatului legal propriu. În partea ce ține de cooperarea interinstituțională între Agenția Națională Transport Auto și Inspectoratul General al Poliției este deja posibilă în temeiul cadrului legal existent și poate fi realizată prin mecanisme administrative, inclusiv acorduri sau ordine comune, fără a fi necesară consacrarea unei obligații exprese în Regulament. O astfel de cooperare trebuie să rămână flexibilă și adaptată necesităților practice, fără a afecta autonomia funcțională a fiecărei autorități. În consecință, deși necesitatea unei bune coordonări între autorități este incontestabilă, completarea propusă nu se impune la nivel normativ, întrucât cadrul legal existent, deja permite realizarea cooperării.
--	---	--

		măsuri de prevenire a accidentelor rutiere și de lichidare a consecințelor acestora. Verificarea stării tehnice a vehiculelor aflate în proprietatea, posesia și folosința persoanelor fizice și juridice de drept public și privat constă în determinarea faptului dacă acestea corespund cerințelor tehnice indicate la Secțiunea a 18-a din Capitolul IV al Regulamentului circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009. În contextul raționamentelor expuse supra se consideră judicios completarea proiectului cu pct. 6 cu următorul cuprins normativ: „6. Controalele tehnice prevăzute de prezentul Regulament în privința vehiculelor rutiere indicate la pct. 2 se efectuează în comun sau în colaborare cu Poliția în temeiul unui ordin interinstituțional dintre Agenția Națională Transport Auto și Inspectoratul General al Poliției.”. Respectiv, elementele structurale ale proiectului se vor renumera.	
	19	Totodată, nota de fundamentare utilizează noțiuni neclare privind „posibile costuri indirecte generate de imobilizarea temporară a vehiculelor”, fără a preciza temeiul juridic și procedural al măsurii în condițiile în care potrivit art. 439 din Codul contravențional, competența de a dispune ridicarea vehiculului este atribuția polițistului. În lipsa unei corelări exprese cu procedura contravențională creează riscul aplicării unor măsuri în afara cadrului legal, cu posibila nulitate a actelor de control în caz de contestare. În această ordine de idei, se sugerează revizuirea acestui aspect.	Se acceptă Aspectele ce țin de delimitarea și consolidarea competențelor, conform Codului Contravențional 218/2008, la etapa actuală, sunt în proces de revizuire, urmând a fi ajustate și completate corespunzător.
Centrul de Armonizare a Legislației	20	Observații de compatibilitate cu Directiva 2014/47/UE Potrivit pct. 45 din proiectul Regulamentului, în acord cu art. 25 din Directivă, sancțiunile privind încălcările sunt stabilite de Codul Contravențional nr. 218/2008. Astfel, examinând Capitolul XIII din Codul Contravențional, nu au putut fi	Se acceptă Aspectele ce țin de delimitarea și consolidarea competențelor, conform Codului Contravențional 218/2008,

(scrisoarea Nr. 30/02-2231 din 02.03.2026)		identificate sancțiunile contravenționale stabilite în acest sens. În context, se impune indicarea expresă în Tabelul de concordanță a articolului din Cod care stabilește sancțiunile naționale, fie inițierea la pachet cu acest proiect a unui proiect de modificare/completare a Codului Contravențional în acord cu art. 25 din Directivă.	la etapa actuală, sunt în proces de revizuire, urmând a fi ajustate și completate corespunzător.
	21	Se va asigura uniformizarea terminologică pe tot parcursului textului național prin utilizarea constantă fie a noțiunii de "laborator mobil de control" (definită de proiect), fie a celei de "unitate mobilă de control" (definită de Directivă), ori proiectul definește prima noțiune, dar o utilizează pe cea de-a doua.	Se acceptă Pe tot parcursul proiectului, noțiunea „laborator mobil de control” a fost uniformizată.
	22	Cu referire la pct. 5 din proiectul HG, care se referă la intrarea în vigoare a actului, acesta se va reformula, după cum urmează: "5. Prezenta hotărâre intră în vigoare la data la care sunt îndeplinite condițiile tehnice necesare pentru efectuarea verificărilor în trafic, dar nu mai târziu de data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană, cu excepția pct. 5, subpct. 5.2 și pct. 39 - 44 care vor intra în vigoare la data aderării RM la UE."	Se acceptă
	23	Clauza de armonizare urmează a expusă în următoarea redacție: „Prezenta Hotărâre: - transpune Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune și de abrogare a Directivei 2000/30/CE, CELEX: 32014L0047, publicată în Jurnalul Oficial nr. L 127 din 29 aprilie 2014, astfel cum a fost modificată ultima oară prin Directiva delegată (UE) 2021/1716 a Comisiei din 29 iunie 2021;	Se acceptă

		- transpune Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2205 al Comisiei din 29 noiembrie 2017 privind normele detaliate referitoare la procedurile de notificare a vehiculelor comerciale cu deficiențe majore sau periculoase identificate în timpul unui control tehnic în trafic, CELEX: 32017R2205, publicat în Jurnalul Oficial nr. L 314/3 din 30 noiembrie 2017”.	
	24	Obiecții la Tabelele de concordanță: Pentru Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014, la compartimentul 1 al Tabelului se va indica tipul, numărul, instituția/instituțiile care l-a/l-au adoptat, data, titlul actului juridic european, nr. CELEX, inclusiv cea mai recentă modificare a actului care constituie obiect al transpunerii, prin precizarea tipului, a numărului și a datei de adoptare a actului juridic european de modificare - Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune și de abrogare a Directivei 2000/30/CE, CELEX: 32014L0047, publicată în Jurnalul Oficial nr. L 127 din 29.04.2014, astfel cum a fost modificată ultima oră prin Directiva delegată (UE) 2021/1716 a Comisiei din 29 iunie 2021; Pentru Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2205 al Comisiei din 29 noiembrie 2017, la compartimentul 1 al Tabelului se va indica tipul, numărul, instituția/instituțiile care l-a/l-au adoptat, data, titlul actului juridic european, nr. CELEX, inclusiv cea mai recentă modificare a actului care constituie obiect al transpunerii, prin precizarea tipului, a numărului și a datei de adoptare a actului juridic european de modificare - Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2205 al Comisiei din 29 noiembrie 2017 privind normele detaliate referitoare la procedurile de notificare a vehiculelor comerciale cu deficiențe majore sau periculoase identificate în timpul unui control tehnic în trafic, CELEX:	Se acceptă

		32017R2205, publicat în Jurnalul Oficial nr. L 314/3 din 30.11.2017.	
Centrul Național pentru Protecția Datelor cu Caracter Personal <i>(scrisoarea Nr. 04-01/731 din 02.03.2026)</i>	25	Lipsă de obiecții și propuneri.	Se acceptă
Ministerul Finanțelor <i>(scrisoarea Nr. 09/2-03/125/278 din 04.03.2026)</i>	26	La Nota de Fundamentare În compartimentul 4 subpct. 4.2 „Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative” este menționat că pentru implementarea prezentului proiect va fi necesară alocarea resurselor financiare suplimentare din bugetul de stat. În acest context, nu este clar dacă sunt planificate alocații bugetare în aceste sens. Concomitent, informăm că reieșind din prevederile art.30 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, în compartimentul 4.2 din Nota de fundamentare urmează a fi descris impactul financiar asupra bugetului de stat, cu indicarea costurilor necesare, însoțite de calcule argumentate, defalcate pe ani, precum și a sursei de finanțare a cheltuielilor respective. Prin urmare, pentru estimarea cheltuielilor conform Legii menționate, se solicită de precizat dacă pentru implementarea măsurilor incluse în proiect sunt prevăzute resurse financiare în proiectul Cadrului Bugetar pe Termen Mediu 2026-2028, precum și în Legea bugetului de stat pentru anul 2026 nr.322/2025. În acest context, atenționăm că, este necesar de a se lua în vedere dispozițiile art.17 alin.(2) din Legea finanțelor publice	Se acceptă Nota de Fundamentare a fost completată în vederea detalierii impactului financiar. Totodată, menționăm că în cazul apariției unor necesități financiare suplimentare, acestea vor fi examinate în cadrul limita alocațiilor aprobate pentru anul curent, iar eventualele necesități financiare adiționale vor fi analizate în cadrul procesului bugetar anual, cu asigurarea acoperirii financiare corespunzătoare.

		și responsabilității bugetar-fiscale nr.181/2014, potrivit căruia pe parcursul anului bugetar în curs nu pot fi puse în aplicare decizii care conduc la reducerea veniturilor și/sau majorarea cheltuielilor bugetare, dacă impactul financiar al acestora nu este prevăzut în buget și ale art.131 alin. (6) din Constituția Republicii Moldova care stipulează că, nici o cheltuială bugetară nu poate fi aprobată fără stabilirea sursei de finanțare. Reieșind din cele relatate, proiectul urmează a fi definitivat prin prisma propunerilor și obiecțiilor prezentate.	
Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare <i>(scrisoarea Nr. 21-03/637 din 04.03.2026)</i>	27	La Regulament: la pct. 21, nu este clar cine va suporta cheltuielile pentru efectuarea unui control tehnic în trafic la stația de inspecție tehnică, în cazul în care unitățile mobile de control tehnic în trafic desemnate nu includ echipamente necesare pentru verificarea unui element indicat la controlul inițial.	Nu se acceptă Art. 35 care după renumerotare a devenit art. 38, prevede expres că cheltuielile pentru efectuarea unui control detaliat în cadrul unei stații de inspecție tehnică autorizată, se suportă de către autoritatea competentă, în conformitate cu prevederile art. 4, alin. (5) din Legea 131/2012 privind controlul de stat.
	28	Totodată, atragem atenția autorului asupra divergențelor existente între noțiunea de „întreprindere”, astfel cum este definită în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2205 al Comisiei din 29 noiembrie 2017, și noțiunea similară prevăzută în Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014. Potrivit Regulamentului (UE) 2017/2205, „întreprindere” înseamnă orice persoană fizică sau juridică, cu sau fără scop lucrativ, orice asociație ori grup de persoane fără personalitate juridică, cu sau fără scop lucrativ, precum și orice organism oficial, indiferent dacă are personalitate juridică proprie sau depinde de o autoritate cu o astfel de personalitate, care exercită ocupația de transport de persoane, precum și orice	Se acceptă parțial Aspectele ce țin de transpunerea Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, urmează a fi analizate și incluse în procesul de modificare a Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014, care are loc în prezent, unde se include și noțiunea „întreprindere” ca fiind <i>orice persoană fizică sau juridică, cu sau fără scop lucrativ, orice asociație sau grup de persoane fără personalitate juridică, cu sau fără scop lucrativ, sau orice organism oficial, indiferent dacă are personalitate juridică proprie sau depinde de o autoritate cu o astfel de personalitate juridică, care exercită ocupația de transport de persoane, fie orice persoană fizică sau persoană juridică care exercită ocupația de transport de mărfuri în scopuri comerciale.</i>

		persoană fizică ori juridică ce exercită ocupația de transport de mărfuri în scopuri comerciale. În schimb, Codul transporturilor rutiere definește „întreprinderea” ca fiind orice persoană fizică sau juridică, cu sau fără scop lucrativ, care exercită ocupația de transport rutier de persoane sau activități conexe transportului rutier, precum și orice persoană fizică ori juridică ce exercită ocupația de transport rutier de mărfuri în scopuri comerciale. Noțiunea prevăzută de actul Uniunii Europene are un spectru mai larg de subiecți, incluzând și asociații, grupuri fără personalitate juridică și organisme oficiale, pe când definiția din Cod este mai restrânsă, vizând în principal persoanele fizice și juridice. Această diferență poate genera incertitudini privind aplicarea obligațiilor legale, riscul unor interpretări restrictive la nivel național și dificultăți de armonizare cu standardele europene, inclusiv prin excluderea unor subiecți care, potrivit dreptului UE, ar trebui să fie incluși. În acest context, se impune clarificarea terminologică și, după caz, ajustarea normativă, pentru a asigura coerența cadrului juridic și compatibilitatea cu reglementările europene aplicabile.	
	29	la pct. 2.4., propunem completarea cu o noțiune nouă cu următorul cuprins: „tractor din categoria T5 - înseamnă orice tractor cu roți, care circulă în principal pe drumurile publice, în activități comerciale de transport rutier de marfă, cu viteza maximă prin construcție mai mare de 40 km/h.”	
Ministerul Mediului	30	Susținerea proiectului fără obiecții și propuneri.	Se acceptă

(scrisoarea Nr. 13-05/640 din 04.03.2026)			
Agenția Națională Transport Auto (scrisoarea Nr. 02/1-1-1169 din 05.03.2026)	31	La pct. 2, subpct. 2.3. se propune reformularea sintagmei: „remorci concepute și construite” cu sintagma: „remorci proiectate și fabricate”. Motivare: Această modificare aliniază formularea la caracterizarea oferită în regulament celorlalte categorii de vehicule, asigurând coerența tehnică și juridică a textului.	Se acceptă
	32	La pct. 5, secțiunea II „Obligații generale” se propune înlocuirea textului: „care sunt înmatriculate în Registrul de Stat al vehiculelor”, cu următoarea formulare: „care sunt înmatriculate în Republica Moldova și înregistrate în Registrul de stat al vehiculelor”. Motivare: Modificarea propusă stabilește faptul că vehiculele se află sub jurisdicția Republicii Moldova, iar informația referitoare la acestea, este inclusă în Registrul de stat al vehiculelor, utilizată pentru evidența oficială, controlul și gestionarea vehiculelor.	Se acceptă
	33	În tot cuprinsul Regulamentului se propune înlocuirea sintagmei: „unitate mobilă de control”, cu „laborator mobil de control”. Motivare: Modificarea înaintată urmărește uniformizarea terminologiei din regulament, având în vedere că expresia dată este definită la pct. 3, secțiunea „Dispoziții generale și domeniul de aplicare” pentru echipamentele tehnice de verificare în trafic, asigurând claritate juridică și coerență interinstituțională.	Se acceptă

	34	Se propune completarea la pct. 21, secțiunea IV „Instalațiile de control” după sintagma: „<i>a suspensiei</i>”, cu textul: „<i>sistemului de iluminare, nivelului de zgomot, evaluarea stării anvelopelor</i>”, menținând în continuare restul textului existent. Motivare: Extinderea sferei elementelor supuse verificării contribuie la creșterea siguranței rutiere în trafic, precum și la protecția mediului, prin evaluarea nivelului de zgomot și respectarea standardelor de mediu aplicabile.	Se acceptă
	35	Se propune completarea la pct. 29, secțiunea VII „Măsuri subsecvente în cazul identificării unor deficiențe majore sau periculoase” după textul: „<i>control inițial</i>”, cu textul: „<i>tehnic în trafic</i>”, menținând în continuare restul textului existent. Motivare: Completarea urmărește clarificarea expresă că măsurile subsecvente se aplică în cazul deficiențelor identificate în cadrul controlului tehnic efectuat în trafic, pentru a elimina orice ambiguitate și a asigura aplicarea uniformă a procedurilor prevăzute de regulament.	Se acceptă
	36	La secțiunea VIII „Raportul controlului și bazele de date privind controalele tehnice în trafic” pct. 36 se propune completarea cu un subpct. nou 36.4., cu următorul cuprins: „<i>36.4. numărul de înmatriculare a vehiculului</i>”. Motivare: Completarea asigură identificarea vehiculului supus controlului tehnic în trafic, facilitând evidența, trasabilitatea și corelarea datelor în cadrul bazelor de date gestionate de autoritățile competente. În acest context menționăm că, Agenția Națională Transport Auto susține proiectul de lege cu includerea propunerilor menționate.	Se acceptă

Agencia de Guvernare Electronica <i>(scrisoarea Nr. 3007-053 din 11.03.2026)</i>	37	Cu referire la notiunea de “Sistem de control tehnic in trafic” pentru care este utilizata abrevierea “RSI”, constatam ca abrevierea “RSI” deriva de la notiunea “Roadside inspection system (RSI)” asa cum este prevazuta in Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European si a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind controlul tehnic in trafic al vehiculelor comerciale care circula in Uniune si de abrogare a Directivei 2000/30/CE. Cu referire la acest aspect, propunem utilizarea abrevierii “SCTT” potrivit versiunii in limba romana a notiunii de “Sistem de control tehnic in trafic”.	Nu se accepta Definirea notiunii “RSI” este necesara pentru a asigura claritatea si coerența uniforma a proiectului si deriva direct din textul directivei.
Expertizare			
Centrul de Armonizare a Legislatiei <i>(din 17.04.2026)</i>	38	Proiectul se valideaza conditionat, cu rezerve sub aspectul corectarii clauzei de armonizare, intrucat in declaratia de compatibilitate codul CELEX al actului Uniunii Europene (Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European si a Consiliului din 3 aprilie 2014) a fost indicat eronat. Prin urmare, este necesara inlocuirea mentiunii „CELEX:02014L0047” cu „CELEX:32014L0047”.	Se accepta
Ministerul Mediului <i>(din 21.04.2026)</i>	39	Sustinerea proiectului fara obiectii si propuneri.	Se accepta
Cancelaria de Stat <i>(din 22.04.2026)</i>	40	Se constata ca autorul nu a luat in considerare toate propunerile si obiectiile expuse in avizul Cancelariei de Stat. Astfel, reiteram obiectia privind completarea Capitolului VIII cu un punct nou in urmatoarea redactie: „Evidenta si inregistrarea controlului tehnic in trafic se efectueaza in Registrul de stat al controalelor in conformitate cu prevederile Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat.”, aceasta norma este imperativa pentru asigurarea transparentei. Necesitatea acestei completari rezida din faptul ca inspectorii din cadrul ANTA, bazandu-se pe prevederile art. 1 alin. (5) din Legea nr. 131/2012 privind control de stat, de cele mai dese ori evita	Se accepta

		înregistrarea acestor controale în Sistemul informațional „Registrul de stat al controalelor”.	
41		Cu referire la pct. 40 privind „întocmirea listei elementelor care fac obiectul controlului”, menționăm că această listă se încadrează în noțiunea listei de verificare aplicate de către inspector în cadrul controlului de stat. În aceste condiții, cuvintele „elementelor care fac obiectul controlului” se vor substitui cu cuvintele „de verificare”. Obiecție valabilă și pentru anexa nr. 4 din proiect.	Se acceptă
42		Suplimentar, se propune rectificarea subpct. 3.17, prin substituirea termenului „raport” cu sintagma „proces-verbal”. Această modificare este necesară pentru a evita confuzia cu raportul de inspecție tehnică, care reprezintă certificatul eliberat exclusiv de stațiile de inspecție tehnică (entități autorizate de ANTA) în urma verificării periodice a automobilelor, conform HG nr. 840/2024. Spre deosebire de activitatea tehnică a acestor stații, autoritatea administrativă, în calitate de persoană juridică de drept public, exercită funcții de autoritate prin eliberarea actelor permissive (autorizațiilor) pentru activitățile de transport rutier și conexe, activitate care trebuie consemnată oficial prin proces-verbal, nu prin raport tehnic. Totodată, trimiterea la pct. „37” se va substitui cu cifrele „40”.	Se acceptă parțial În partea ce ține de subpct. 3.17, trimitere către punctul 37 a fost înlocuită cu trimiterea către punctul 40. În baza prevederilor HG nr. 840/2024 pentru aprobarea Regulamentului privind inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere și modificarea unor hotărâri ale Guvernului, termenul „raport” utilizat la subpct. 3.17 nu creează confuzie, întrucât se referă la documentele interne emise de autoritatea administrativă în exercitarea atribuțiilor sale de control și nu la certificatul de inspecție tehnică eliberat de stațiile autorizate. Conform HG nr. 840/2024 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere și modificarea unor hotărâri ale Guvernului, noțiunea „<i>certificat de inspecție tehnică</i>” presupune un raport al inspecției tehnice eliberat de stația de inspecție tehnică, care conține rezultatul inspecției tehnice. Prin urmare, utilizarea termenului „raport” este conformă cadrului legal aplicabil activităților de transport rutier și nu necesită substituirea cu sintagma „proces-verbal”.

Centrul Național pentru Protecția Datelor cu Caracter Personal <i>(scrisoarea Nr. 04-04/1345 din 23.04.2026)</i>	43	Lipsă de obiecții și propuneri.	Se acceptă
Agencia Națională Transport Auto <i>(scrisoarea Nr. 02/1-I-2101 din 24.04.2026)</i>	44	Lipsă de obiecții și propuneri.	Se acceptă
Ministerul Finanțelor <i>(scrisoarea Nr. 09/2-09/281 din 29.04.2026)</i>	44	Se validează proiectul cu condiția că, realizarea prevederilor prezentei hotărâri se va efectua din contul și în limita alocațiilor bugetare aprobate prin legea bugetară anuală și din alte surse neinterzise de legislație, fără necesitatea alocării mijloacelor bugetare suplimentare.	Se acceptă
Centrul Național Anticorupție <i>(scrisoarea Nr. 06/2/7956 din 04.05.2026)</i>	46	În textul proiectului nu au fost identificate norme contradictorii sau conflicte dintre prevederile acestuia cu reglementările altor acte normative în vigoare. În conformitate cu prevederile Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat, Agenția Națională Transport Auto este desemnată ca autoritate de control pentru respectarea regulilor de exploatare a tractoarelor, a vehiculelor autopropulsate, ameliorative, de construcție a drumurilor, a altor vehicule, a remorcilor. În acest sens transpunerea directivei va permite reglementarea acestui proces, inclusiv aplicarea unui sistem de clasificare a defecțiunilor și modul de evaluare a riscurilor. Concomitent cu aceste aspecte, Directiva reglementează și	Se acceptă

		modul de efectuare a verificărilor, inclusiv modul de verificare a defecțiunilor, dar și anumite cerințe față de competența inspectorilor care urmează să realizeze aceste inspecții. Pentru exercitarea acestor atribuții, ANTA va necesita consolidarea capacităților instituționale. Prevederile proiectului nu aduc atingere drepturilor fundamentale ale omului consacrate de Constituția Republicii Moldova, Declarația Universală a Drepturilor Omului și Convenția Europeană a Drepturilor Omului.	
	47	Proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în vederea transpunerii prevederilor Directivei 2014/47/UE a Parlamentului European și Consiliului din 3 aprilie 2014 privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniunea Europeană. Autorul a prezentat Sinteza avizelor parvenite în cadrul procesului de consultare publică a proiectului de către autoritățile responsabile de implementarea prevederilor conținute în proiect/instituțiilor interesate, fapt ce denotă aspectul definitiv al acestuia și întrunirea condițiilor stabilite de prevederile art.36 al Legii nr.100/2017, coroborat cu art.28 al Legii nr.82/2017 - pentru efectuarea expertizei anticorupție. În procesul de promovare a proiectului, au fost respectate rigorile de asigurare a transparenței decizionale statuate de prevederile art.8 lit.a)-d) al Legii nr. 239-XVI din 13 noiembrie 2008 privind transparența în procesul decizional. Nota de fundamentare a proiectului a fost întocmită cu respectarea exigențelor de tehnică legislativă statuate de	Se acceptă

		prevederile art.30 lit.a)-f) al Legii cu privire la actele normative nr.100 din 22 decembrie 2017. Implementarea prevederilor propuse, poate contribui la realizarea interesului public vizat de proiect, fapt care nu este în detrimentul interesului public general (în sensul prevăzut în Legea integrității nr. 82 din 25 mai 2017).	
Ministerul Justiției <i>(scrisoarea Nr. 04/2-4805 din 04.05.2026)</i>	48	Semnalăm că, la art. 8 lit. f) și art. 8¹ lit. c) din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, indicate în clauza de adoptare în calitate de temei legal pentru adoptarea acestei hotărâri, nu este stipulată atribuția Guvernului de a aproba Regulamentul privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale. Aceste prevederi reprezintă atribuții ale Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și ale Agenției Naționale Transport Auto în domeniul transporturilor rutiere.	Se acceptă parțial Din proiectul hotărârii a fost exclusă trimiterea către punctul art. 8¹, lit. c). În partea ce ține de punctul la art. 8 lit. f), menționăm elaborarea de norme obligatorii, care urmează a fi aprobate de Guvern, privind organizarea și buna desfășurare a transporturilor rutiere, monitorizarea respectării acestor norme, ține de competența Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, iar conform art. 5 din Legea nr. 131/2007, aprobarea programelor de stat privind dezvoltarea traficului rutier și siguranța pe drumurile publice, precum și a actelor normative înaintate de autoritățile competente. Clauza de adoptare este expusă în următoarea redacție: <i>„În temeiul art. 5, lit. b) și art. 8, lit. f) din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier (republicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2015, nr. 11-21 art. 6), cu modificările ulterioare, ”</i>
	49	La pct. 2, cuvintele „statele membre” se vor substitui cu cuvintele „statele membre”.	Se acceptă
	50	La pct. 3, sintagma „Comisia Europeană” se va substitui cu sintagma „Comisia Europeană”	Se acceptă

	51	La pct. 5, prevederea „intră în vigoare la data la care sunt îndeplinite condițiile tehnice...” este lipsită de previzibilitate și contrară principiului securității juridice. Astfel, se va revedea condiția vagă de intrare în vigoare a actului normativ, optând pentru o dată concretă. Totodată, urmează a fi precizat că trimiterile la „pct. 5, subpct. 5.2 și pct. 39–47” fac parte din Regulament.	Se acceptă
	52	Cu referire la proiectul Regulamentului, semnalăm că pct. 48, ce vizează aplicarea sancțiunilor, conform Codului contravențional nr. 218/2008, în cazul încălcării dispozițiilor regulamentului, poartă un caracter declarativ, în măsura în care această faptă și sancțiunile pentru comiterea ei nu se regăsesc Codul contravențional. Or, răspunderea juridică trebuie să fie prevăzută de normele materiale, ce stabilesc tipul concret de răspundere (civilă, contravențională sau penală), determină faptele și sancțiunile pentru comiterea acestora.	Se acceptă parțial Precizăm că pct. 48 din proiectul Regulamentului nu instituie o nouă componentă de contravenție și nici nu stabilește sancțiuni autonome, ci are rolul de a face trimitere la cadrul sancționator deja reglementat de legislația contravențională în vigoare. În acest sens, art. 49 lit. k) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 stabilește obligația operatorilor de transport rutier și a întreprinderilor care efectuează operațiuni de transport rutier de a asigura, în intervalul dintre două inspecții tehnice periodice, menținerea vehiculelor rutiere într-o stare tehnică corespunzătoare, în vederea încadrării în normele tehnice. Totodată, Codul contravențional nr. 218/2008, la art. 197 alin. (17), prevede expres răspunderea contravențională pentru nerespectarea obligațiilor prevăzute la art. 49 din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014. Prin urmare, cadrul normativ material care stabilește fapta contravențională și sancțiunea aferentă, există deja în legislația în vigoare. În acest context, prevederea de la pct. 48 are un caracter de corelare normativă și de informare asupra incidenței normelor contravenționale aplicabile în cazul nerespectării obligațiilor stabilite de regulament, fără a fi necesară

			reiterarea integrală a normelor materiale și sancționatorii în cuprinsul Regulamentului.
Opinia Comisie Europene			
Comisia Europeană (23.09.2026)	53	Directiva 2014/47/EU Pct. 3.1. - Compatible - Amend definition to include “or its trailer” . Compatibil - Modificați definiția pentru a include „sau remorca sa” .	Se acceptă Definiția 3.1. a fost completată cu cuvintele „sau remorca sa,” astfel definiția are următorul conținut: „3.1. <i>vehicul</i> - înseamnă orice autovehicul sau remorca sa, care nu circulă pe șine;”.
	54	Noțiunea <i>remorcă</i> este prevăzută în art. 5 alin. (1) din Codul nr. 150/2014 al Transporturilor Rutiere. Partially Compatible – add cross-reference to the Road Transport Code definition. Parțial compatibil – a se completa cu o trimitere la definiția prevăzută de Codul transporturilor rutiere.	Se acceptă Pentru a asigura o logică legislativă coerentă, claritatea și aplicarea unitară a Regulamentului, s-a optat pentru preluarea integrală a noțiunii „remorcă” în textul Regulamentului, fără a recurge la o trimitere la CTR 150/2014.
	55	Noțiunea <i>semiremorcă</i> este prevăzută în art. 5 alin. (1) din Codul nr. 150/2014 al Transporturilor Rutiere. Partially Compatible – add cross-reference to the Road Transport Code definition. Parțial compatibil – a se completa cu o trimitere la definiția prevăzută de Codul transporturilor rutiere.	Se acceptă Pentru a asigura o logică legislativă coerentă, claritatea și aplicarea unitară a Regulamentului, s-a optat pentru preluarea integrală a noțiunii „semiremorcă” în textul Regulamentului, fără a recurge la o trimitere la CTR 150/2014.
	56	Noțiunea <i>vehicul comercial</i> este prevăzută în art. 5 alin. (1) din Codul nr. 150/2014 al Transporturilor Rutiere. Partially Compatible – add cross-reference to the Road Transport Code definition.	Se acceptă Pentru a asigura o logică legislativă coerentă, claritatea și aplicarea unitară a Regulamentului, s-a optat pentru preluarea integrală a noțiunii „vehicul comercial” în textul

		<i>Parțial compatibil</i> – a se completa cu o trimitere la definiția prevăzută de Codul transporturilor rutiere.	Regulamentului, fără a recurge la o trimitere la CTR 150/2014.
	57	Noțiunea <i>întreprindere</i> este prevăzută în art. 5 alin. (1) din Codul nr. 150/2014 al Transporturilor Rutiere. Partially Compatible – add cross-reference to the Road Transport Code definition. <i>Parțial compatibil</i> – a se completa cu o trimitere la definiția prevăzută de Codul transporturilor rutiere.	Se acceptă Pentru a asigura o logică legislativă coerentă, claritatea și aplicarea unitară a Regulamentului, s-a optat pentru preluarea integrală a noțiunii „întreprindere” în textul Regulamentului, și s-a introdus o trimitere la definiția definită în art. 5 din CTR 150/2014.
	58	3.6. <i>control tehnic în trafic</i> Partially Compatible – Amend to include that the inspection is unannounced/unexpected and may be carried out under the direct supervision of the competent authority. <i>Parțial compatibil</i> - a se modifica pentru a preciza că <i>inspecția este inopinată și poate fi efectuată sub supravegherea directă a autorității competente.</i>	Se acceptă Noțiunea 3.6. a fost completată cu cuvintele „sau sub supravegherea directă a acesteia” pentru a include faptul că inspecția poate fi efectuată sub supravegherea directă a autorității competente. Astfel noțiunea are următorul cuprins: „3.6. <i>control tehnic în trafic</i> - un control tehnic al vehiculelor comerciale efectuat de autoritatea competentă sau sub supravegherea directă a acesteia;”
	59	Noțiunea <i>operator</i> Partially Compatible – Amend to include the authorised user as ‘operator’ . <i>Parțial compatibil</i> – a se modifica în vederea includerii <i>utilizatorului autorizat în calitate de „operator”</i>.	Se acceptă Pentru a asigura o logică legislativă coerentă, claritatea și aplicarea unitară a Regulamentului, s-a optat pentru preluarea integrală a noțiunii „operator” în textul Regulamentului. Astfel noțiunea are următorul cuprins: „3.19. <i>operator</i> – persoană fizică sau juridică care exploatează vehiculul în calitate de proprietar sau care este autorizată de proprietarul acestuia să îl exploateze”

	60	Pct. 5.1. Compatible – add “[...] minimum volume of initial roadside inspections”. Compatibil – a se completa cu sintagma „[...] numărul minim de inspecții inițiale în trafic”.	Se acceptă Sintagma „controale tehnice în trafic inițiale” a fost introdusă în text, la subpunctul 5.1, pentru a reflecta în mod expres cerința privind volumul minim al controalelor inițiale în trafic.
	61	Pct. 7. Compatible – for fuller fidelity, expressly state that the risk system must record number and severity of deficiencies for undertakings. Compatibil – pentru o transpunere mai fidelă, a se preciza în mod expres că sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc trebuie să înregistreze numărul și gravitatea deficiențelor constatate în cazul întreprinderilor.	Se acceptă Punctele 7 și 9 au fost reformulate pentru a include mențiunea privind necesitatea înregistrării numărului și gravității deficiențelor constatate. Astfel punctele 7 și 9 au următorul cuprins: „ 7. Pentru vehiculele exploatate de întreprinderi, în sistemul de clasificare a gradului de risc se înregistrează numărul și gravitatea deficiențelor constatate în cadrul controalelor tehnice în trafic. Deficiențele constatate se clasifică în funcție de gradul de risc, conform criteriilor prevăzute în anexa nr. 2 și, după caz, în anexa nr. 3.” „ 9. Autoritatea competentă poate organiza inspecții tehnice suplimentare, cu caracter voluntar. Informațiile privind conformitatea cu cerințele tehnice aferente circulației pe drumurile publice obținute în cadrul inspecțiilor tehnice suplimentare, sunt introduse în sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc și se utilizează pentru îmbunătățirea profilului de risc al operatorului de transport.”
	62	Pct. 11.2. - Compatible – for fuller fidelity, expressly state ‘undertakings’ instead of ‘Transport operators’. Compatibil – pentru o transpunere mai fidelă, a se utiliza în mod expres termenul „întreprinderi” în locul termenului „operatori de transport”.	Se acceptă Pentru a asigura o transpunere fidelă, sintagma „operatori de transport” a fost înlocuită cu sintagma „întreprinderi”.

	63	Pct. 11.3. - Compatible – for fuller fidelity, expressly state ‘undertakings’ instead of ‘Transport operators’. Compatibil – pentru o transpunere mai fidelă, a se utiliza în mod expres termenul „întreprinderi” în locul termenului „operatori de transport”.	Se acceptă Pentru a asigura o transpunere fidelă, sintagma „operatori de transport” a fost înlocuită cu sintagma „întreprinderi”.
	64	Pct. 12. - Compatible – point 13 in the next row covers remuneration/bonuses not directly linked to results. Compatibil – punctul 13 din rândul următor se referă la remunerațiile/bonusurile care nu sunt legate direct de rezultate.	Se acceptă În tabelul de concordanță a fost introdus în trimiterea către art. 13 unde sunt specificate condițiile de salarizare ale agenților.
	65	Non-Compatible (Missing Point) – For full alignment, add an explicit rule that detailed inspections shall be carried out only by inspectors meeting the minimum competence and training requirements, including those operating in mobile units or designated facilities. Incompatibil (punct lipsă) – pentru asigurarea deplinei conformități, a se introduce o dispoziție expresă potrivit căreia inspecțiile detaliate se efectuează numai de către inspectorii care îndeplinesc cerințele minime de competență și formare profesională, inclusiv inspectorii care își desfășoară activitatea în unități mobile sau în spații special amenajate.	Se acceptă În tabelul de concordanță a fost corectat trimiterea către punctul 12 unde se specifică că inspectorii implicați în controlul în trafic al vehiculelor comerciale, trebuie să îndeplinească cerințele minime de competență și de formare, similare cerințelor minime privind competența, formarea și certificarea, experților pentru activitatea de inspecției tehnice conform Anexei nr. 3 la Regulamentul cu privire la inspecția tehnică periodică. Și s-a specificat faptul că controalele tehnice în trafic detaliate se efectuează numai de inspectorii care îndeplinesc aceste cerințe, inclusiv atunci când controalele se efectuează cu ajutorul laboratorului mobil de control sau în spațiu amenajat pentru control tehnic în trafic.
	66	Pct. 15. - Partially Compatible – some are “shall” points, some are “may” points. Hence, in the EN version, consider deleting “shall” from the main paragraph and move it strictly to the shall points so to avoid a shall/may interference. Parțial compatibil – unele dispoziții au caracter obligatoriu („shall”), iar altele au caracter facultativ („may”). Prin	Se acceptă Versiunea regulamentului în limba engleză a fost adaptată conform recomandărilor primite, și anume s-a revizuit utilizarea termenului „shall” și „shall” a pentru defini caracterul obligatoriu al prevederilor.

		<i>urmare, în versiunea în limba engleză, se recomandă eliminarea termenului „shall” din alineatul principal și utilizarea acestuia în mod distinct doar pentru dispozițiile cu caracter obligatoriu, pentru a evita suprapunerea interpretativă dintre „shall” și „may”.</i>	
67	Pct. 18. - Partially Compatible – for a broader inclusion, consider that the terms ‘nuisance’ include also noise suppression system, while the national law only addresses ‘emission-related components’. <i>Parțial compatibil – pentru o includere mai largă, se ia în considerare faptul că termenii „nocuitate” includ și sistemul de suprimare a zgomotului, în timp ce legislația națională se referă doar la „componentele legate de emisii”.</i>	Se acceptă Prevederea națională a fost completată în vederea asigurării unei transpuneri mai largi, astfel s-a specificat faptul că controlul tehnic în trafic detaliat presupune verificarea inclusiv, a sistemelor și componentelor referitoare la emisii.	
68	Pct. 20. - Partially Compatible - National text omits designated roadside inspection facility as a separate option. <i>Parțial compatibil - Textul național omite instalația de inspecție rutieră desemnată ca opțiune separată.</i>	De acceptă Punctul 20 din regulament a fost completat cu cuvintele „într-un spațiu amenajat” pentru a fi în concordanță cu textul directivei.	
69	Pct. 21. - Partially Compatible - Add wording for detailed inspection is to be carried out in a station/facility, “it shall be done as soon as possible” at the nearest practicable location. <i>Parțial compatibil - Se adaugă formularea pentru inspecția detaliată care trebuie efectuată într-o stație/instalație, „se va face cât mai curând posibil” în cea mai apropiată locație practică.</i>	Se acceptă Punctul 21 a fost reformulat și completat conform sugestiei și s-a specificat că în cazul în care controlul tehnic în trafic detaliat nu poate fi efectuat cu ajutorul laboratorului mobil de control, acesta se efectuează cât mai curând posibil, astfel punctul 21 are următorul cuprins: „21. În cazul în care controlul tehnic în trafic detaliat nu poate fi efectuat cu ajutorul laboratorului mobil de control, acesta se efectuează cât mai curând posibil la cea mai apropiată stație de inspecție tehnică autorizată sau spațiu amenajat, în care efectuarea verificărilor este posibilă.”	

	70	Pct. 22. - Compatible – for completeness, include designated facilities expressly alongside mobile laboratories. <i>Compatibil – pentru exhaustivitate, includeți în mod expres facilitățile desemnate alături de laboratoarele mobile.</i>	Se acceptă Punctul 22 a fost completat cu prevederi care specifică faptul că un element poate fi verificat detaliat la stația de inspecția tehnică, în cazul în care laboratoarele mobile sau spațiile amenajate, nu permit efectuarea verificării respective.
	71	Pct. 33. - Partially Compatible – Add a rule expressly empowering the inspector to require a full roadworthiness test within a specified period for vehicles registered in Moldova. <i>Parțial compatibil – Adăugarea unei reguli care să împuternicească în mod expres inspectorul să solicite o inspecție tehnică completă într-o perioadă specificată pentru vehiculele înmatriculate în Republica Moldova.</i>	Se acceptă Proiectul a fost completat pentru a specifica faptul că în cazul vehiculelor înmatriculate în Republica Moldova, inspectorul poate decide ca vehiculul să fie supus unei noi inspecții tehnice periodice, într-un termen specificat
	72	Pct. 43. - Compatible - For closer alignment, add that for EU Member States notification should preferably use the relevant electronic register where applicable. <i>Compatibil - Pentru o aliniere mai strânsă, se adaugă faptul că, pentru statele membre ale UE, notificarea ar trebui să utilizeze, de preferință, registrul electronic relevant, acolo unde este cazul.</i>	Se acceptă În punctul 43, a fost inclusă posibilitatea folosirii sistemului RSI pentru realizarea schimbului de informații între autoritățile competente.
	73	Pct. 45. - Partially Compatible – the “yearly basis” requirements are missing in the national law. <i>Parțial compatibil – cerințele privind „baza anuală” lipsesc din legislația națională.</i>	Se acceptă Punctul 45 a fost completat pentru a specifica că autoritatea competentă va întreprinde, anual activități concertate de control tehnic în trafic, în comun cu autoritățile competente ale altor state membre ale Uniunii Europene.

	74	Pct. 48. - Compatible - Consider adding that sanctions under the applicable code must be effective, proportionate, dissuasive and non-discriminatory. Compatibil - <i>Se poate lua în considerare adăugarea faptului că sancțiunile prevăzute în codul aplicabil trebuie să fie eficiente, proporționale, disuasive și nediscriminatorii.</i>	Se acceptă Punctul 48 a fost completat cu prevederea ce specifică faptul că sancțiunile prevăzute trebuie să fie efective, proporționale, cu efect de descurajare și nediscriminatorii.
	75	Anexa nr. 2. - Partially Compatible – National law marks item 5.3.4(a) (Excessive wear in swivel pin and/or bushes or at suspension joints) as minor and major deficiencies, while the EU text marks them as major and dangerous. Footnotes 7, 8, 9, and 10 mentioned in Section 8.2 (Emissions/Opacity) are referenced in the table but completely missing from the footnote legend at the bottom of the document. Parțial compatibil – <i>Legislația națională marchează punctul 5.3.4(a) (Uzură excesivă a știftului pivotant și/sau a bușelor sau la articulațiile suspensiei) ca deficiențe minore și majore, în timp ce textul UE le marchează ca majore și periculoase.</i> <i>Notele de subsol 7, 8, 9 și 10 menționate în secțiunea 8.2 (Emisii/Opacitate) sunt menționate în tabel, dar lipsesc complet din legenda notei de subsol de la sfârșitul documentului.</i>	Se acceptă În partea ce ține de mențiunile privind deficiențe majore și periculoase din punctul 5.3.4 (a), au fost aduse în concordanță cu textul directivei. În partea ce ține de Notele de subsol, anexa nr.2 a fost completată cu mențiunile care indicate în tabelul aferent secțiunii 8.2 „Emisii/Opacitate” .
	76	Anexa nr. 3. - Partially Compatible – standards missing in paragraph I.5 (EUMOS 40511 Poles - Stanchions / EUMOS 40509 - Transport Packaging). Parțial compatibil – <i>lipsesc standardele din paragraful I.5 (EUMOS 40511 Stâlpi - Stâlpi / EUMOS 40509 - Ambalaj de transport).</i>	Se acceptă parțial Standardele menționate la paragraful I.5, respectiv EUMOS 40511 „Stâlpi – Stâlpi” și EUMOS 40509 „Ambalaj de transport”, nu sunt prevăzute în legislația națională la momentul elaborării prezentului regulament și, în consecință, nu au fost incluse în mod expres în textul acestuia.

			În cazul în care standardele menționate vor fi preluate în cadrul normativ național, la adoptarea actelor normative relevante va fi introdusă în mod expres trimiterea la acestea.
77	REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2017/2205 AL COMISIEI din 29 noiembrie 2017 Punctul 33. - To be checked upon accession - The RSI notification has to be for EU-registered vehicles, hence, once MD becomes an EU Member State, use "shall" instead of "may" to align with EU obligation. (EU Regulation does not mandate the country of RSI testing to request a "new roadworthiness test" to the country of registration.) <i>De verificat la aderare - Notificarea RSI trebuie să fie pentru vehiculele înmatriculate în UE, prin urmare, odată ce MD devine stat membru al UE, se va folosi „trebuie” în loc de „poate” pentru a se alinia la obligațiile UE.</i> <i>(Regulamentul UE nu obligă țara de testare RSI să solicite o „nouă inspecție tehnică auto” țării de înmatriculare.)</i>	Se acceptată Textul a fost modificat pentru a prevedea caracterul obligatoriu al notificării prin sistemul RSI pentru vehiculele înmatriculate într-un stat membru al Uniunii Europene, prin înlocuirea formulării „se poate efectua” cu „se efectuează”. De asemenea, a fost eliminată referirea la solicitarea obligatorie a efectuării unei noi inspecții tehnice în statul de înmatriculare, întrucât această obligație nu este prevăzută de norma UE.	
78	Anexa nr.6 Partially Compatible - Receipt of the RSI message shall not be refused, while the national text says “may”. <i>Parțial compatibil - Recepționarea mesajului RSI nu va fi refuzată, cât timp textul național menționează „poate”.</i>	Se acceptă În textul anexei nr. 6 a fost revizuit, astfel textul „Recepționarea mesajului RSI nu poate refuzată.” a fost înlocuit cu textul „Recepționarea mesajului RSI nu trebuie refuzată.”	

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA

