**NOTA DE FUNDAMENTARE**

**la proiectul hotărârii de Guvern pentru aprobarea Regulamentului cu privire la desfășurarea activității de autoservice**

|  |
| --- |
| **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 hotărârii de Guvern pentru aprobarea Regulamentului cu privire la desfășurarea activității de autoservice a fost elaborat întru executarea prevederilor art. 3 lit. h) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, pct. 260 al Planului de Acțiuni al Guvernului pentru anul 2024, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 887/2023. |
| 2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative |
| Activitatea de a autoservice este definită ca o activitate conexă transportului rutier și este reglementată în conformitate cu prevederile Cap. 3 din Titlul V ”Activități conexe” a Codului transporturilor rutiere nr.150/2014. Activitatea de autoservice poate fi desfășurată numai în ateliere specializate și include următoarele activităţi specifice:a) repararea, întreţinerea şi/sau reglarea ansamblurilor mecanice:– motorul şi instalaţiile anexe;– transmisia şi componentele acesteia;– sistemul de rulare şi componentele acestuia;– sistemul de direcţie şi componentele acestuia;– sistemul de frânare şi componentele acestuia;b) repararea, întreţinerea, reglarea echipamentului electric şi/sau electronic:– instalația electrică de pornire a motorului, de încărcare a bateriilor de acumulatori şi componentele acesteia;– instalaţia electrică de iluminare şi semnalizare şi componentele acesteia;– sistemul de gestiune electronică a motorului şi/sau a sistemelor vehiculului rutier;c) repararea structurii caroseriei şi/sau înlocuirea şasiului şi/sau caroseriei;d) repararea anvelopelor;e) dezmembrarea vehiculelor rutiere scoase din uz şi a componentelor acestora;f) reutilarea vehiculelor rutiere;g) lucrări de întreținere.Activitățile prenotate pot fi desfășurate doar cu înregistrarea prealabilă în Registru, prin notificare, în modul stabilit la cap.2 titlul III al Codului.Conform prevederilor prenotate activitatea de autoservice poate fi desfășurată de întreprinderile care îndeplinesc, cumulativ, condiţiile:a) de bună reputație şi capacitate profesională;b) de dotare tehnică, conform Regulamentului cu privire la desfășurarea activității de autoservice;c) de existență a spațiilor adecvate pentru:– amplasarea vehiculelor rutiere şi/sau produselor ce urmează a fi sau au fost reparate, recondiționate şi/sau reglate;– depozitarea şi evidența materialelor şi produselor de schimb necesare procesului de reparare sau de recondiționare a vehiculelor rutiere;– efectuarea lucrărilor de reparare, întreținere, recondiționare şi/sau de reglare funcțională a vehiculelor rutiere;d) de deținere a certificatului ce atestă implementarea unui sistem de management al calității conform standardelor internaționale ISO seria 9000, în cazul întreprinderilor care desfășoară activitatea specificată la art.94 alin.(1) lit. f), iar lucrările efectuate duc la modificarea categoriei vehiculului rutier.Activitățile de auto prevăzute la alin.(1) pot fi desfășurate doar cu înregistrarea prealabilă în Registru, prin notificare, în modul stabilit la cap.2 titlul III.Pornind de la prevederile prenotate se constată că în prezent activitatea de autoservice se desfășoară fără careva condiții clare privind dotarea tehnică de care ar trebui să dispună pentru realizarea activităților.În conformitate cu informațiile din Registrul activităților conexe, la data de 27.07.2024, în registru erau înregistrați 801 agenți economici.Atelierele de autoservice joacă un rol important în menținerea și repararea parcului auto național. Acest sector include o varietate de servicii, de la reparații mecanice și electrice până la inspecții tehnice periodice și întreținere preventivă. Activitatea de autoservice este esențială pentru asigurarea siguranței rutiere și pentru prelungirea duratei de viață a vehiculelor.Conform informațiilor din Registrul de stat al vehiculelor la data de 01.07.2024, în registru erau înregistrate 1,2 mil unități de transport, dintre care 813 mii autoturisme. Pe parcursul anului 2023 au fost înmatriculate (primar) aproximativ 46 032 de autoturisme, cu 27% mai mult decât în anul 2022, când au fost înmatriculate 31 391 de autoturisme. Din numărul total de autoturisme înmatriculate primar în 2023, 5917 au fost fabricate în anul 2023; 2796 – în 2022; 1202 – în 2021; 2025 – în 2020; restul (34 091) fiind fabricate până în anul 2020. Astfel, peste 75% din parcul de vehicule înmatriculate are o vechime de peste 10 ani, cu o creștere de circa 12% în ultima decadă. *Numărul autoturismelor înmatriculate în Republica Moldova, la sfârșitul anului, 2013 - 2023.*Autovehiculele învechite și prost întreținute contribuie la niveluri ridicate de poluare fonică, a aerului și degradare a mediului, care au impact asupra sănătății și mediului. Astfel, sectorul de transport rutier al Republicii Moldova este primul contribuitor la emisiile de carbon, cu o valoare de 98,67% din emisiile sectoriale, prin utilizarea combustibililor fosili și eliberează o parte din ce în ce mai mare din emisiile de gaze cu efect de seră din transport.Deșeurile periculoase, cum ar fi uleiurile și substanțele periculoase și toxice, ar putea fi eliminate necorespunzător, afectând calitatea solului și a apelor. Pentru a minimiza impactul ecologic negativ, al activității atelierelor de autoservice, prezentul regulament a fost ajustat în corespundere cu următoarele Regulamente: Regulamentul privind gestionarea vehiculelor scoase din uz, aprobat prin HG nr. 93/2023, Regulamentul privind gestionarea uleiurilor uzate, aprobat prin HG nr. 731/2022 și Regulamentul privind gestionarea bateriilor și acumulatorilor și deșeurilor de baterii și acumulatori, aprobat prin HG nr. 586/2020.Poluarea aerului și cea fonică afectează atât zonele urbane, cât și cele rurale. Poluarea aerului din transportul rutier pot provoca probleme respiratorii, boli cardiovasculare și alte probleme de sănătate, având un impact major asupra sănătății generale a cetățenilor. Aceasta, la rândul său, afectează sistemul de sănătate și crește costurile de asistență medicală. Poluarea fonică și aglomerația din transportul rutier reduc calitatea generală a vieții. Blocajele și întârzierile în trafic provoacă stres, pierderi de productivitate și o calitate redusă a vieții. Astfel, apare necesitatea ajustării cadrului normativ și stabilirii unor mecanisme clare ce permit responsabilizarea atât a posesorilor de vehicule dar și a agenților economici ce desfășoară activitatea de autoservice, precum și standardizarea procedurilor de lucru care, ar simplifica claritatea interacțiunii între întreprinzător și beneficiar în procesul de reparare a vehiculelor.Ca urmare a evaluării situației din domeniul activităților conexe transportului rutier, mai exact activitatea de autoservice, au fost identificate o multitudine de probleme care nu permit dezvoltarea armonioasă a domeniului, în particular acestea se referă la:* reglementarea defectuoasă a condițiilor tehnice de activitate față de atelierele specializate care desfășoară activități de reparații, reglare, modificare constructivă și de reconstrucție a vehiculelor rutiere, dezmembrare, întreținere precum și reutilare a vehiculelor rutiere;
* lipsa reglementărilor clare privind procedura de prestare a serviciilor;
* lipsa unor condiții minimale a activității de autoservice.
 |
| **3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse** |
| 3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi |
| Obiectivele Regulamentului:- dotarea atelierelor de autoservice cu echipamentele și tehnologia necesară pentru reparații sigure și eficiente;- asigurarea calității reparațiilor prin standarde tehnice precise și calificarea adecvată a personalului;- reducerea impactului negativ asupra mediului prin aplicarea măsurilor de reciclare a componentelor și folosirea materialelor ecologice;- informarea clară a consumatorilor despre drepturile și obligațiile lor, precum și despre serviciile prestate de ateliere.Regulamentul cu privire la desfășurarea activității de autoservice stabilește:* Descrierea tipurilor de servicii care pot fi prestate în cadrul activităților de autoservice;
* Condițiile și procedura de notificare a atelierelor care desfășoară activitățile de autoservice;
* Reglementarea relațiilor dintre prestatorul de servicii și beneficiar, inclusiv obligațiile și drepturile acestora;
* Modul de organizare a activității și obligațiile atelierelor specializate.
* Dotarea minimală necesară pentru desfășurarea activităților ale stațiilor de autoservice;
* Modelul Certificatului de competență profesional pentru managerul atelierului specializat;
* Informațiile, ce se recomandă să se conțină în Certificatul de garanție.
 |
| 3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare |
| Opțiunile alternative nu au fost analizate deoarece Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 stabilește expres necesitatea elaborării regulamentului, precum și aspectele care urmează a fi reglementate. Totodată, în legislația existentă aceste aspecte nu sunt reglementate în alte acte normative care ar putea fi modificate.În acest context, luând în considerare că alte acte normative de reglementare nu sunt aprobate alte opțiuni alternative nu au fost identificate.Ca urmare a analizei nici opțiunea de a nu face nimic nu poate fi recomandată deoarece aceasta poate duce la următoarele consecințe:- ***Lipsa standardizării și uniformității în activitățile de autoservice*** - fără reguli clare și uniforme, atelierele auto ar putea oferi servicii de calitate variabilă, ceea ce ar afecta atât siguranța vehiculelor, cât și satisfacția clienților. Lipsa unei reglementări precise poate conduce la ineficiențe în procesele de reparații și întreținere auto, afectând negativ siguranța rutieră.- ***Risc crescut pentru siguranța rutieră*** - lipsa unor cerințe stricte privind echipamentele și calificarea personalului ar putea duce la reparații necorespunzătoare, care să pună în pericol siguranța vehiculelor pe drumuri. Sistemele critice, precum frânele sau direcția, ar putea fi reparate incorect, crescând riscul de accidente rutiere.- ***Impact negativ asupra mediului*** - fără o reglementare clară a procesului de reciclare a vehiculelor scoase din uz și gestionarea deșeurilor periculoase, atelierele de autoservice ar putea contribui la poluarea mediului. Deșeurile periculoase, cum ar fi uleiurile și substanțele toxice, ar putea fi eliminate necorespunzător, afectând calitatea solului și a apelor.- ***Pierderi economice pentru consumatori*** - fără prevederi clare privind garanțiile lucrărilor, consumatorii ar putea fi expuși riscului de a plăti suplimentar pentru reparații neadecvate sau de proastă calitate. Lipsa transparenței și a obligațiilor atelierelor în raport cu consumatorii ar putea reduce încrederea în aceste servicii, afectând atât atelierele, cât și beneficiarii.***- Concurență neloială între ateliere*** - fără standarde minime de echipare și funcționare, atelierele care nu investesc în echipamente adecvate și personal calificat ar putea obține avantaje economice în fața celor care respectă standarde mai stricte. Acest lucru ar crea o concurență neloială pe piață și ar afecta atelierele care doresc să furnizeze servicii de calitate superioară.***- Întârzierea dezvoltării și modernizării sectorului de autoservice*** - fără o reglementare clară, modernizarea și digitalizarea activităților de autoservice ar putea fi întârziate, afectând competitivitatea sectorului la nivel național și internațional. Inovațiile, cum ar fi atelierele mobile, ar putea să nu fie implementate eficient.În concluzie, neadoptarea acestui regulament ar afecta siguranța rutieră, protecția mediului și încrederea consumatorilor, și ar duce la o concurență neloială și o lipsă de modernizare a industriei.  |
| **4. Analiza impactului de reglementare**  |
| 4.1. Impactul asupra sectorului public |
| Actul nu presupune instituirea sau modificări structurale la careva entități sau obligații suplimentare pentru autorități, datorită faptului că procedura este deja reglementată prin Codul transporturilor rutiere aprobat prin Legea nr.150 din 17.07.2014. |
| 4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative |
| Implementarea prezentului proiect de act normativ nu necesită cheltuieli financiare suplimentare din bugetul de stat. |
| 4.3. Impactul asupra sectorului privat |
| Regulamentul conține o serie de prevederi care ar putea avea impact în partea ce ține activitatea sectorului privat prin reglementarea dotării minime a atelierelor necesară pentru desfășurarea activității de autoservice.Astfel, pentru estimarea costurilor au fost analizate prețurile medii ale dispozitivelor și echipamentelor necesare:

|  |  |
| --- | --- |
| **Echipament** | **Preț (MDL)** |
| Canal de vizitare și/sau elevatoare, mijloace de ridicat și transportat | 46,232 - 55,407 |
| Mașină de echilibrat roți | 27,750 - 37,000 |
| Mașină de dejantat anvelope | 27,750 - 37,000 |
| Echipament de recondiționat jante | 18,500 - 27,750 |
| Presă pentru vulcanizare | 14,800 - 22,200 |
| Șubler cu tijă pentru măsurarea adâncimii profilului anvelopelor | 925 - 1,850 |
| Testere de diagnoză specifice | 9,250 - 18,500 |
| Multimetru | 925 - 2,775 |
| Compresor de aer | 9,250 - 27,750 |
| Redresor pentru pornire și pentru încărcarea bateriilor | 1,850 - 5,550 |
| Manometru pentru controlul presiunii din pneuri | 925 - 1,850 |
| Densimetru | 925 - 1,850 |
| Recuperator de fluide | 680 – 3,200 |
| Compresmetru | 1,850 - 3,700 |
| Cheie dinamometrică | 1,850 - 5,550 |
| Echipament pentru verificarea și reglarea geometriei sistemului de direcție | 37,000 - 92,500 |
| Trusă de scule auto | 3,700 - 9,250 |

Ca urmare costurile pentru dotarea tehnică a unui atelier specializat variază de la 54 mii lei până la 220 mii lei. Pornind de la specificul agenților economici care activează pe această piață întreprinderile Mici și Mijlocii (IMM-uri) vor fi cel mai afectate de costurile de conformare, deoarece acestea dispun de resurse limitate pentru investiții în echipamente noi și pentru conformarea cu cerințele tehnice și administrative.În comparație cu întreprinderile mari, IMM-urile au mai puțină flexibilitate financiară și operațională pentru a se conforma rapid noilor reglementări, ceea ce ar putea crea bariere suplimentare de intrare sau de menținere pe piață.În cazul întreprinderilor mari, acestea au, în general, resurse financiare mai mari și sunt deja dotate cu o parte din echipamentele necesare, ceea ce le va permite să se conformeze mai ușor. Întreprinderile mari ar putea chiar beneficia de regulament, deoarece cerințele stricte ar putea elimina de pe piață unele IMM-uri care nu se pot conforma, reducând astfel concurența.Cerințele tehnice și administrative stricte vor putea determina ieșirea de pe piață a atelierelor mai mici sau insuficient dotate, ceea ce va reduce concurența pe termen scurt.Pe termen lung, regulamentul va conduce la o creștere a calității concurenței, deoarece toți actorii de pe piață vor fi obligați să respecte standardele ridicate impuse. Atelierele care rămân pe piață vor oferi servicii mai calitative și mai sigure, ceea ce va stimula o concurență bazată pe excelență și inovație.Menționăm că, la elaborarea Regulamentul desfășurării activității de autoservice, a fost examinată practica mai multor țări privind condițiile de activitate și cerințele tehnice față de întreprinderile autorizate care desfășoară activități de reparații, reglare, modificare constructivă și de reconstrucție a vehiculelor rutiere, de dezmembrare, de întreținere precum și reutilare a vehiculelor rutiere. În particular, a fost examinată practica României a activității operatorilor economici ce desfășoară activități de reparații, de întreținere, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucție a vehiculelor rutiere.Suplimentar, ca urmare a consultărilor prealabile lista dotărilor a fost revizuită conform propunerilor mediului de afaceri.Totodată, pentru a reduce impactul asupra agenților economic care deja activează pe piață, urmează a fi stabilită o perioadă de tranziție de 12 luni. Ca urmare, aprobarea regulamentului va avea un impact mediu asupra sectorului privat, în special asupra IMM-urilor, care vor trebui să suporte costuri mai ridicate de conformare și administrative. Întreprinderile mari vor avea un avantaj în ceea ce privește adaptarea la noile cerințe, în timp ce IMM-urile, mai ales cele din zone rurale, vor fi afectate disproporționat.  Totuși, pe termen lung, regulamentul va contribui la creșterea calității serviciilor și la o concurență mai sănătoasă, bazată pe excelență și conformare la standarde. |
| 4.4. Impactul social |
| Nu este aplicabil. |
| 4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal |
| Nu este aplicabil. |
| 4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen |
| Nu este aplicabil. |
| 4.5. Impactul asupra mediului |
| Proiectul hotărârii de Guvern pentru aprobarea Regulamentului cu privire la desfășurarea activității de autoservice, nu include prevederi care stabilesc indicatori asupra mediului, dar luând în considerare obiectul de reglementare a proiectului, aprobarea acestuia va avea un impact pozitiv asupra mediului, prin reducerea nivelului de poluare de la vehicule. |
| 4.6. Alte impacturi și informații relevante |
|  Nu au fost identificate. |
| **5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE**  |
| 5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională |
| Proiectul hotărârii de Guvern pentru aprobarea Regulamentului cu privire la desfășurarea activității de autoservice nu include Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE. |
| 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** |
|  În scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul cu privire la inițierea elaborării proiectului a fost plasat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul „Transparența”, directoriul „Transparență decizională/Anunțuri privind consultările publice”), și pe portalul guvernamental particip.gov.md, *(*[*ANUNȚ privind inițierea elaborării proiectului hotărârii Guvernului cu privire la desfășurarea activității de autoservice) | Particip.gov.md*](https://particip.gov.md/ro/document/stages/anunt-privind-initierea-elaborarii-proiectului-hotararii-guvernului-cu-privire-la-desfasurarea-activitatii-de-autoservice/12907)*)*.<https://particip.gov.md/ro/document/stages/anunt-privind-initierea-elaborarii-proiectului-hotararii-guvernului-cu-privire-la-desfasurarea-activitatii-de-autoservice/12907> Proiectul a fost consultat și avizat cu instituțiile publice de resort în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, inclusiv și:* Agenția Națională Transport Auto;
* Asociația Importatorilor de automobile autorizați;
* Ateliere specializate notificate.

În conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, în cadrul procesului de consultare/avizare, au fost vizate următoarele instituții:*Avizare:*- Ministerul Mediului;- Ministerul Finanțelor;- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Muncii și Protecției Sociale;- Ministerul Afacerilor Interne;- Agenția Servicii Publice.În urma procesului de consultare/avizare majoritatea obiecțiilor/propunerilor au fost acceptate. Informația privind rezultatele avizării, după recepționarea avizelor respective, au fost incluse în sinteză (se anexează).După definitivarea proiectului în urma procesului de avizare, proiectul de act normativ a fost remis spre expertizare, după cum urmează:*Expertizare:*- Ministerul Justiției; - Centrul Național Anticorupție.Majoritatea obiecțiilor/propunerilor și recomandărilor, în urma procesului de expertizare au fost acceptate, iar avizele recepționate au fost incluse în sinteză (se anexează).  |
| **7. Concluziile expertizelor** |
| Informația privind rezultatele expertizei anticorupție și juridice au fost incluse în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor, urmare a recepționării rapoartelor din partea autorităților cu funcții de expertizare. |
| **8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent** |
|  Prezentul proiect de hotărâre nu necesită modificarea sau elaborarea unor acte normative noi. |
| **9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ** |
|  Ca urmare a aprobării proiectului, Agenția Națională Transport Auto urmează să ajusteze SI ,,E-autorizație” pentru includerea informației privind dotarea tehnică a stației, la momentul înregistrării.Totodată, pentru monitorizarea eficienței implementării Regulamentului se vor utiliza următorii indicatori:- Numărul atelierelor care au fost notificate în conformitate cu prezentul Regulament;- Procentul de ateliere care emit certificate de garanție pentru lucrările efectuate și respectă perioadele de garanție stabilite;- Procentul de ateliere care respectă normele de mediu în procesul de dezmembrare a vehiculelor scoase din uz;- Numărul de reclamații soluționate în favoarea consumatorilor și prezența vizibilă a drepturilor consumatorilor în cadrul atelierelor.Indicatorii urmează a fi evaluați anual, iar informația inclusă în Raportul de activitate a Agenției. |

**Secretar general adjunct Tatiana NIRCA**