

SINTEZA

la proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind verificarea stării tehnice a vehiculelor de către Poliție (număr unic 402/MAI/2025)

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
Consultare prealabilă (demersul MAI nr. 30/835 din 12.03.2025)			
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării al Republicii Moldova (aviz nr.09-987 din 31.03.2025)	1	În conformitate cu prevederile art. 11 ¹ din Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător „Controlul de stat necesar pentru emiterea actului permisiv și/sau pentru verificarea respectării cerințelor și condițiilor de licențiere, autorizare sau certificare se planifică, se efectuează și se înregistrează în conformitate cu prevederile Legii nr.131/2012 privind controlul de stat”.	S-a luat act.
	2	Pct. 26-27 prevăd că verificările se stabilesc printr-un plan anual al Inspectoratului General al Poliției, dar criteriile de planificare nu sunt clare. De exemplu, creșterea numărului de accidente (subpct. 27.1), existența unor riscuri (subpct. 27.3) nu includ indici cuantificabili de risc, precum frecvența accidentelor corelată cu tipul vehiculelor, categoria operatorilor, istoricul verificărilor, pentru a justifica includerea unui vehicul/operator în planul anual de inspecție.	Se acceptă parțial. Conform proiectului se propune întocmirea planului pentru verificarea stării tehnice planificată similar modului de întocmire a planului de controale stipulat la art. 16 alin. (1) din Legea nr. 131/2012 privind controlul de stat, potrivit căruia, planul controalelor se întocmește de către organul de control în baza criteriilor de risc stabilite conform particularităților obiectului controlului, persoanelor supuse controlului și ale raporturilor anterioare cu organul de control (data efectuării ultimului control, încălcări anterioare). Se subliniază faptul că Poliția nu este subiect al legii prenotate, respectiv aceasta nu este organ de control al

		<p>activității de întreprinzător.</p> <p>Referitor la criteriile care stau la baza planificării verificării se denotă că în cadrul Poliției acestea se determină în corespundere cu ordinele ministrului afacerilor interne și șefului Inspectoratului General al Poliției referitoare la analiza riscurilor și evaluarea acestora.</p> <p>În acest context, primul alineat al pct. 27 se expune în următoarea redacție: „Planificarea verificării stării tehnice se face în dependență de analiza riscurilor în domeniul traficului rutier, efectuată în modul stabilit de către ministrul afacerilor interne și/sau șeful IGP. Criteriile în baza cărora poate fi planificată verificarea nominalizată sunt următoarele:”.</p> <p>Complementar, s-a inclus subpunctul 27.7 cu următorul cuprins normativ „alte criterii identificate în modul stabilit de prezentul punct sau de alte acte normative”.</p>
3	<p>Pct. 28 detaliază verificările specifice stării tehnice (deformări exterioare, certificatul de inspecție tehnică etc.), dar nu există o listă de verificare standardizată, ceea ce poate conduce la aplicarea discreționară a verificărilor. În acest context, propunem introducerea unui formular standard de verificare, similar celor utilizate în inspecțiile tehnice periodice, pentru a asigura transparența și uniformitatea aplicării verificărilor tehnice și administrative.</p>	<p>Se acceptă.</p> <p>Pct. 29, s-a completat la final cu textul „Pe versoul procesului-verbal se indică lista exhaustivă verificărilor ce urmează să fie efectuate.”.</p>
4	<p>Pct. 32 stabilește cazurile în care se poate dispune verificarea inopinată a stării tehnice. Totuși, criteriile care justifică „existența unui pericol iminent” (subpct. 32.1) sau „stabilirea rezonabilă a necesității intervenției inopinate”</p>	<p>Se acceptă parțial.</p> <p>Criteriile respective au fost preluate din Legea nr. 131/2012 privind controlul de stat (a se vedea articolele 5¹ alin. (3), 19 alin.(1) pct. 2), 29¹). Astfel, acestea se vor aplica similar mecanismului existent în legea prenotată,</p>

	<p>(subpct. 32.2) nu sunt clar definite. În acest sens, propunem definirea explicită a cazurilor excepționale în care se poate iniția o verificare inopinată, cu obligația documentării prealabile în sistemul informațional al Poliției pentru a asigura trasabilitatea acestora.</p>	<p>însă adaptate specificului de activitate/obiectului de reglementare reglementat de proiect.</p> <p>Referitor la „obligația documentării prealabile în sistemul informațional al Poliției pentru a asigura trasabilitatea verificărilor inopinate” se consemnează că includerea unei asemenea informații nu face parte din obiectele informaționale ale Sistemului informațional automatizat de evidență a contravențiilor, a cauzelor contravenționale și a persoanelor care au săvârșit contravenții (Hotărârea Guvernului nr. 517/2022).</p> <p>Suplimentar, pentru verificarea temeiniciei efectuării controalelor inopinate de către subdiviziunile subordonate Inspectoratului General al Poliției, precum și monitorizarea acestor controale de către Inspectorat la pct. 32 după textul „tehnice inopinate” se completează cu textul „se realizează cu acordul șefului IGP și”.</p>
	<p>5 Pct. 36, referitor la verificările repetate, nu precizează dacă acestea se coordonează cu inspecțiile tehnice periodice efectuate de stațiile autorizate. Sugerăm introducerea unei coordonări între Poliție și stațiile de inspecție tehnică pentru a evita suprapunerile inutile ale controalelor.</p>	<p>Precizare.</p> <p>Potrivit proiectului verificarea repetată se desfășoară în situațiile în care după efectuarea controlului planificat sau inopinat s-au depistat încălcări care urmează să fie înlăturate, în caz contrar vehiculul nu poate fi exploatat, deoarece plăcile cu numărul de înmatriculare se ridică în modul stabilit de legislația contravențională și Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009.</p> <p>La realizarea verificării repetate nu sunt implicate stațiile de inspecție tehnică, fapt pentru care nu se consideră oportun completarea proiectului în acest sens.</p>
<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>	<p>6 Proiectul urmează a fi aliniat cu prevederile Codului transporturilor rutiere nr.150/2014, precum și cu dispozițiile Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, în special în ceea ce privește delimitarea clară a</p>	<p>Nu se acceptă.</p> <p>Având în vedere faptul că obiectul de reglementare a proiectului se referă la modul de reutilare, construire individuală a vehiculului și carosare se consideră relevant ca restricțiile vis-a-vis de aspectele menționate să fie</p>

<p>(aviz nr. 11-1898 din 10.04.2025)</p>	<p>competențelor autorităților implicate. Subliniem că proiectul analizat trebuie să stabilească exclusiv mecanisme clare de aplicare a legii, fără a introduce restricții privind modificările ce pot fi operate asupra vehiculelor rutiere, aspecte care ar trebui reglementate printr-un act normativ distinct.</p>	<p>incluse în același act normativ pentru a asigura respectarea următoarelor principii ale activității de legiferare, cum ar fi: coerența, consecutivitatea, stabilitatea și predictibilitatea normelor juridice (a se vedea art. 3 alin. (1) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative – (în continuare – Legea nr. 100/2017). Emiterea unui act normativ distinct prin care s-ar institui restricțiile respective ar crea un paralelism legislativ contrar regulilor de tehnică normativă.</p>
	<p>7 În acest sens, <i>la temeiul legal al proiectului hotărârii</i>, propunem completarea acestuia prin includerea art. 7 lit. e) din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier.</p>	<p>Se acceptă. Temei legal a fost indicat art. 7 lit. d) din Legea nr. 131/2007 (în redacția Legii nr. 25 din 20.02.2025, în vigoare din 17.04.2025).</p>
	<p>8 La proiectul Regulamentului: - în temeiul art. 7 lit. e) din Legea nr. 131/2007, pentru o mai bună corelare cu prevederile legale, propunem reformularea pct. 4.1. cu următorul conținut: „4.1. exercitarea controlului asupra calității lucrărilor din domeniile de reutilare, carosare și construire în mod individual a vehiculelor pentru admiterea acestora în circulație, inclusiv protecția mediului înconjurător;”.</p>	<p>Se acceptă. Punctul 4 s-a completat cu subpct. 4.3 cu următorul cuprins: „4.3 exercitarea controlului asupra calității lucrărilor din domeniile de reutilare, carosare și construire în mod individual a mijloacelor de transport pentru garantarea faptului că sunt respectate condițiile tehnice în vederea menținerii acestora în traficul rutier și admiterii acestora în circulație.</p>
	<p>9 la pct. 9 se prevede obținerea unei permisiuni din partea Inspectoratului General al Poliției pentru activități de reutilare sau carosare, însă o asemenea exigență nu este prevăzută de Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, nici de Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier sau de alte acte normative relevante în materie. Pe cale de consecință, se propune excluderea referinței la „permisiunea subdiviziunii IGP”,</p>	<p>Nu se acceptă. Mecanismul propus se regăsește reflectat inclusiv în proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative (privind optimizarea actelor permissive) număr unic 314/MDED/2025 (a se vedea pct. 3 (modificarea art. 38) din art. XVII. - Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier.</p>

	întrucât aceasta nu are temei legal în actele normative invocate ca fundament al proiectului.	
10	pct. 19 urmează a fi revizuit sau, după caz, transferat într-un alt act normativ, întrucât stabilește anumite condiții restrictive care depășesc obiectul de reglementare al prezentului Regulament;	Nu se acceptă. Se reiterează argumentele expuse la pct. 6 din prezenta sinteză.
11	pct. 21 se recomandă a fi transformat într-o anexă la Regulament, pentru a asigura o mai bună structurare și accesibilitate a conținutului normativ;	Se acceptă. Pct. 21 a devenit anexă la Regulament.
12	în ceea ce privește Capitolul III, menționăm că la nivelul Uniunii Europene, verificarea stării tehnice a vehiculelor este parțial reglementată prin 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. În acest sens, recomandăm analizarea oportunității transpunerii parțiale și/sau integrale a prevederilor acestei Directive în proiectul de Regulament.	Nu se acceptă. Armonizarea cadrului legal în contextul directivei nominalizate potrivit proiectului PNNA (Grupul 14) s-a pus în sarcina MIDR, indicator de monitorizare fiind proiect de hotărâre a Guvernului privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Republica Moldova. Respectiv, MAI (la caz, Inspectoratul General al Poliției) se va expune pe marginea proiectului de act menționat în cadrul procesului de consultare publică/avizare.
13	la pct. 24 se recomandă substituirea sintagmei „ <i>persoanelor fizice și juridice</i> ” cu cuvântul „ <i>întreprinderi</i> ”.	Nu se acceptă. Textul pct. 24 este preluat din actul ierarhic superior, și anume art.7 lit d) din Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier, conform căruia de competența Ministerului Afacerilor Interne este verificarea stării tehnice a vehiculelor, a autovehiculelor și a remorcilor, aflate în proprietatea, în posesia sau în folosința persoanelor fizice și juridice de drept public sau privat, pentru a stabili dacă acestea corespund condițiilor tehnice stipulate de legislație.

			Mai mult, se consideră că prevederea indică expres faptul că aceasta este aplicabilă întreprinderilor, or pct. 24 din proiect prevede că verificarea stării tehnice se realizează în privința mijloacelor de transport ale persoanelor fizice și juridice care prestează servicii de transport rutier de persoane sau de mărfuri.
Avizare și consultare publică (demersului Cancelariei de Stat nr. 18-69-5601 din 26 mai 2025)			
Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător (aviz nr. 38-78-6069 din 4 iunie 2025)	14	Prevederile de la pct.9 nu corespund cu cele din Codul transporturilor rutiere. În privința atelierelor specializate se indică că acestea sunt „autorizate” de ANTA, deși Codul prevede doar înregistrarea prin notificare, cu obligația îndeplinirii cerințelor de activitate prevăzute de Cod.	Se acceptă. Textele „și autorizate de Agenția Națională Transport Auto (în continuare - <i>atelieri specializate</i>)” respectiv „cu permisiunea subdiviziunii IGP” s-au exclus.
	15	Totodată, la pct.9 se prevede o „permisiune a IGP” și din construcția frazei nu este clar dacă permisiunea în cauză se referă la autorizarea atelierelor sau la procesul de reutilare (adică fiind aceeași permisiune indicată la pct.11). Dacă se încearcă a prevedea o permisiune complementară „autorizării” atenționăm că aceasta depășește la fel limitele legii (Codului) și nu poate fi stabilită prin hotărâre de Guvern.	Se acceptă. Permisiunea a fost exclusă, se optează pentru aplicarea notificării. Aspectele privind notificarea au fost incluse la pct. 11 – 13 din proiect.
	16	Pct.10 se prevede că pot fi construite în mod individual vehicul de proprietari sau de agenți economici „autorizați”. Este necesar de a clarifica ce presupune termenul „autorizați” și care este metoda prin care aceștia se autorizează, implicit să fie incluse trimiteri la cadrul normativ relevant în care deja este reglementată metoda de	Se acceptă. Proiectul utilizează termenul de „atelieri specializate” conform prevederilor art. 93 alin. (2) din Codul transporturilor rutiere (în continuare - CTR)

	<p>„autorizare”. În cazul în care nu există o astfel de reglementare, atenționăm că prin astfel de formulare se instituie un act sau o procedură permisivă care nu poate fi instituită la nivel de hotărâre de Guvern, odată ce are caracter primar și necesită să-și aibă temeiul expres în lege. Totodată, instituirea unui nou act permisiv trebuie să se bazeze pe argumentare temeinică și analiza corespunzătoare de riscuri, în care să fie clarificată fără echivoc necesitatea unui nou act permisiv (conform rigorilor din Legea nr.160/2011), după care acesta trebuie să fie inclus în Nomenclatorul actelor permissive.</p> <p>Alternativ, cuvântul „autorizați” se va substitui cu alt termen, de exemplu „specializați” sau se va indica că e vorba despre atelierele specializate indicate la pct.9.</p> <p>Cu toate că în spectrul de activități al acestor ateliere, conform Codului transporturilor rutiere, nu se include construcția sau producerea de vehicule.</p>	
17	<p>La pct.11 se prevede obligația obținerii unei „permisiuni” pentru fiecare reutilare care urmează să fie realizată. Atenționăm că, în modul în care este formulată, aceasta reprezintă un act permisiv care nu este prevăzut de Nomenclatorul actelor permissive. O astfel de permisiune poate fi reglementată în Hotărâre de Guvern numai cu condiția ca să fie instituită de o normă din lege, implicit necesitatea și oportunitatea acesteia să fi fost argumentată (în corespundere cu cerințele Legii nr.160/2011). Totodată, după ce este instituit în legea de</p>	<p>Se acceptă.</p> <p>Se reiterează cele expuse la pct. 15 din prezenta sinteză.</p>

	<p>specialitate, pentru a putea fi impusă și solicitată de autoritatea publică, aceasta trebuie să se regăsească în Nomenclatorul actelor permissive. Chiar dacă permisul în cauză este perpetuat dintr-o hotărâre în vigoare, trebuie să atenționăm că acesta, în calitate de obligație cu caracter primar, nu poate fi păstrat la nivel de hotărâre de guvern fără a fi instituit în mod expres în lege. În acest sens, amintim că în prezent, în proiectul de lege nr.314/MDED/2025 este promovată o soluție de transformare a actului permisiv în cauză în coordonare prealabilă cu IGP și inspecție ulterioară (prin completarea Legii nr.131/2007).</p>	
18	<p>La pct.17, pentru unele lucrări de reutilare sau construire se impune în mod nejustificat proiectul să fie realizat doar la Universitatea Tehnică a Moldovei. Această obligație este una disproporționată și necesitatea acesteia nu a fost argumentată în prealabil. Nu este clar din ce cauză oricare alt birou de proiectare din alte state nu ar fi credibil sau capabil să presteze aceleași servicii. Totodată, formularea că astfel de proiect este necesar „pentru unele categorii de mijloace”, este extrem de vagă și poate duce la abuzuri din partea autorităților responsabile de supravegherea lucrărilor de reutilare. Este imperativ de a concretiza pentru care concret categorii de mijloace este obligatoriu ca proiectul să fie realizat de altă entitate decât atelierul care va realiza reutilarea.</p>	<p>Se acceptă. Pct. 19 prevede că construirea în mod individual a mijlocului de transport pentru unele categorii de mijloace de transport <i>indicate în anexă</i> se va realiza în conformitate cu proiectul tehnic întocmit de către specialiștii din domeniul transportului din cadrul Facultății Inginerie Mecanică, Industrială și Transporturi a Universității Tehnice din Moldova sau alți <i>specialiști naționali sau internaționali</i> în conformitate cu competențele atribuite potrivit legislației.</p>
19	<p>Spre deosebirea de reglementarea în vigoare, în proiectul propus (pct.19 și anexă) în mod</p>	<p>Se acceptă. Pct. 21 subpct. 21.1.5 și pct. 1.21 din anexa proiectului</p>

	<p>neargumentat în conceptul de reutilare se atribuie o serie de lucrări și completări cu accesorii a vehiculelor care în majoritatea cazurilor nu necesită atelier specializat și/sau care din start pot fi prevăzute de producătorul vehiculului, cum ar fi instalarea portbagajului suplimentar certificat pe acoperișul vehiculului. Alt exemplu - instalarea troliului, la unele vehicule de teren accidentat este preconizată de producător (fiind lăsat spațiul necesar pentru platforma de troliu), deși în proiectul propus această completare este în genere interzisă. Considerăm că se impune necesitatea revizuirii limitărilor indicate.</p>	<p>de lege au fost completate.</p> <p>Cu titlu de precizare, necesitatea instituirii interdicțiilor rezultă din practica actuală pe drumurile publice din R. Moldova, și anume constatările existenței portbagajelor construite artizanal cu depășirea dimensiunilor de gabarit ale vehiculului, fapt ce contravine prevederilor Regulamentului circulației rutiere.</p>
20	<p>În același timp, în lipsa unor dispoziții finale și tranzitorii, nu este clar ce se întâmplă cu vehiculele care deja sunt în exploatare și care au suferit unele ajustări (care în prezent nu se consideră drept „reutilare”). În ce mod acestea pot atesta că modificările la vehicul au survenit până la data intrării în vigoare a noului Regulament, implicit luând în calcul că normele din proiect nu pot avea efect retroactiv.</p>	<p>Se acceptă.</p> <p>Compartimentul 4.3 din Nota de fundamentare a fost completat cu textul precum că, rigorile Regulamentului se vor aplica, de la momentul intrării în vigoare a acestuia, corespunzător noile aspecte referitoare la reutilări/carosări/construirii în mod individual a vehiculului nu vor fi aplicate lucrărilor efectuate până la data intrării în vigoare a Regulamentului.</p>
21	<p>Modalitatea de reglementare a procedurilor de verificare din Cap. III din proiect este în contradicție cu Legea nr.131/2012 privind controlul de stat. Atenționăm că IGP nu este în lista organelor cu funcție de control, totodată, conform ultimilor modificări în Legea nr.131/2007 chiar și verificarea tehnică se delimitează între ANTA și IGP, unde vehiculele comerciale sunt în atribuția ANTA. Cu toate acestea, modul de reglementare a procedurii de</p>	<p>Se acceptă.</p> <p>La Cap. III, verificarea planificată a fost exclusă, se optează pentru verificarea inopinată în cadrul operațiunilor speciale.</p>

verificare este similar cu reglementarea controlului de stat. Adică din normele din proiect iese că verificările pot avea loc inopinat sau planificat indiferent dacă există sau nu indici de încălcări în ceea ce ține menținerea stării tehnice a vehiculelor. Această abordare nu corespunde nici cu atribuțiile prevăzute de Legea nr.320/2012 (art.21 și 25), unde se prevede că astfel de verificări se efectuează „în trafic”, adică doar inopinat, și doar în privința vehiculelor a căror stare tehnică prezintă pericol pentru siguranța traficului. Excepție fiind doar operațiunile speciale. Astfel, de principiu reglementarea verificărilor planificate depășesc vădit normele din legile superioare. Aceste verificări se realizează doar în calitate de control de stat, cu analiza preliminară a riscurilor și coordonarea procedurală corespunzătoare, inclusiv cu înregistrarea în Registrul de stat al controalelor. Normele în cauză necesită parțial a fi excluse, parțial să se refere la modul de planificare a verificărilor în cadrul operațiunilor speciale. Din cele prevăzute în cadrul legal, verificările care pot fi realizate de IGP pot avea loc exclusiv în trafic (inopinat) și doar în cazurile în care este depășit termenul de inspecție tehnică periodică și/sau sunt semne vădite de accident sau defecțiuni, ceea ce trebuie să fie prevăzut expres în proiect. Această logică reiese și din pct.29 din proiect unde se indică că verificarea se soldează cu un proces-verbal contravențional. Ori proces-verbal contravențional se emite doar în cadrul

	<p>procesului contravențional, și temei pentru inițierea procedurii contravenționale trebuie să fie indici de contravenție, adică verificările nu pot fi inițiate la discreția agentului de circulație sau conform unui plan. Deci este necesar de revizuit în întregime prevederile Cap. III din proiect prin prisma normelor din legile superioare și a celor expuse în prezenta opinie</p>	
22	<p>În ordinea celor expuse mai sus, la pct.37, în lista categoriilor de vehicule care nu se supun verificării de IGP, pentru a evita dublări și suprapuneri de atribuții, ar trebui să se regăsească într-o măsură oarecare și vehiculele care sunt în proprietatea și posesia agenților economici, pe care trebuie să le verifice ANTA.</p>	<p>Se acceptă. La pct. 37, pentru a exclude suprapunerea de atribuții dintre Poliție și ANTA, în temeiul rigorilor art. 134 alin. (4) pct. 5) din CTR, potrivit căruia autorizația se retrage dacă se constată ca fiind necorespunzătoare starea tehnică a vehiculului testat, printr-un proces-verbal de control al vehiculului rutier la ieșirea din stația de inspecție tehnică periodică pe drumurile publice, cu utilizarea laboratorului mobil, conform procedurii stabilite de Agenție (ANTA), s-a completat cu subpct. 37.5. conform căreia, nu se supun verificării vehiculele la ieșirea din stația de inspecție tehnică periodică pe drumurile publice, cu excepția când aceste vehicule sunt vădit neconforme și starea tehnică a acestora creează pericol iminent în trafic.</p>
23	<p><i>Evaluarea notei de fundamentare (analizei impactului de reglementare)</i> La analiza situației este prezentată în mare parte doar o analiză din perspectivă juridică. Lipsește expunerea situației în prezent (cu privire la calitatea reutilării, cazuri de neconformitate a stării tehnice a vehiculelor etc.) care ar explica și argumenta necesitatea intervenției din perspectivă practică.</p>	<p>Se acceptă. Compartimentul 2.2. al Notei de fundamentare, la final, a fost completat cu date statistice privind evoluția contravențiilor din domeniu.</p>
24	<p>Luând în calcul că sub incidența conceptului de „reutilare” vor fi incluse un număr mai vast de</p>	<p>Precizare. Proiectul nu instituie costuri suplimentare, decât cele</p>

	<p>modificări și schimbări la vehicule, reiese că un număr mai mare de categorii de servicii vor necesita parcurgerea procedurilor de permisiune și verificare din partea IGP. Corespunzător este necesar de clarificat cum vor crește costurile pentru operatorii de transport și ce beneficii reale se preconizează în acest sens.</p>	<p>existente, la moment, pentru eliberarea concluziei, și anume conform pct. 80 din Nomenclatorul și tarifele la serviciile prestate contra plată de către subdiviziunile Ministerului Afacerilor Interne, autoritățile administrative și instituțiile din subordinea acestuia, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 896/2014) se încasează 270 de lei.</p> <p>Privitor la faptul prezentării costurilor estimative pentru cheltuielile ce urmează să fie suportate de persoane întrucât rigorile proiectului vizează un număr mai vast de modificări și schimbări la vehicule se menționează că un astfel de calcul nu poate fi efectuat fiindcă nu se cunoaște câte persoane își doresc reutilarea, carosarea sau construirea în mod individual a vehiculelor.</p>
25	<p>Păstrarea „permisului” din partea IGP presupune reglementarea unui act permisiv care nu are temei legal, ceea ce impune o analiză și justificare corespunzătoare în conformitate cu rigorile Legii nr.160/2011, care lipsește în notă.</p>	<p>Precizare. Din proiectul de act normativ s-a exclus permisiunea, se optează pentru notificare.</p>
26	<p>Modalitatea de „verificare tehnică” propusă în proiect (inclusiv verificarea planificată) presupune funcții de control de stat pentru IGP asupra agenților economici, oportunitatea cărora necesită să fie argumentate, impactul acestora necesită a fi analizat și calculat, luând în considerație că există probabilitatea dublării cu verificările/controlul efectuat de ANTA.</p>	<p>Se acceptă. Nota de fundamentare (compartimentul 2.2.) a fost completată cu argumente, care justifică faptul că competențele Agenției Naționale Transport Auto și ale Poliției nu se dublează. Totodată, Agenția Națională Transport Auto a avizat pozitiv proiectul (a se vedea pct. 32 din prezenta sinteză).</p>
27	<p>Nu se clarifică în notă care este nivelul de conformare a vehiculelor care circulă în prezent cu cerințele din proiect și ce măsuri se preconizează de aplicat vehiculelor care au fost modificate până intrarea în vigoare a proiectului,</p>	<p>Precizare. Proiectul de act va produce efecte, după intrarea acestuia în vigoare și nu va avea efect retroactiv.</p>

		luând în calcul că unele modificări nu se califică în prezent ca și „reutilare”.	
	28	Nota nu reflectă un proces consultativ cu agenții economici – atelierele existente și operatorii de transport. Ori acest proces este indispensabil pentru analiza situației existente în prezent, validarea problemelor identificate și identificarea celor mai echilibrate soluții.	Se acceptă. Proiectul prin demersul MAI nr. 30/1872 din 27 mai 2025 a fost remis spre avizare Asociației Patronale a Operatorilor de Transport Auto (APOTA), Asociației Internaționale a Transporturilor Auto din Moldova (AIPA) și Asociației „PROMO-LEX”. S-au recepționat avizele AIPA nr. 51 din 27.06.2025 și APOTA din 30.06.2025.
Agencia Servicii Publice (aviz nr. 01/7374 din 04.06.2025)	29	În cazul emiterii concluziei pozitive privind verificarea tehnică a mijlocului de transport reutilat, carosat sau construit în mod individual, se propune ca aceste date să fie furnizate în MConnect pentru consum ulterior de către ASP în procesul emiterii certificatului de înmatriculare. În acest context, propunem suplinirea pct. 16 din regulament cu acțiunea de furnizare a datelor respective în MConnect.	Se acceptă. Pct. 18 a fost completat.
	30	Suplimentar, în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999 cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare „Automobilul” în Registrul de stat al vehiculelor și introducerea testării a autovehiculelor și remorcilor acestora și Hotărârea Guvernului nr. 770/2012 cu privire la aprobarea și punerea în aplicare a modelelor certificatului de înmatriculare și certificatului de înmatriculare provizoriu de tip nou pentru vehicule propunem de modificat: - sintagma „mijloc de transport” de substituit cu	Se acceptă. Terminologia a fost ajustată.

		cuvântul „vehicul”; - sintagma „tipul vehiculului” de substituit cu sintagma „categoria/subcategoria vehiculului”; - sintagma „modelul vehiculului” de substituit cu sintagma „descrierea comercială a vehiculului”.	
Ministerul Apărării (aviz nr. 11/711 din 03.06.2025)	31	Ministerul Apărării a examinat proiectul de hotărâre pentru aprobarea Regulamentului privind verificarea stării tehnice a mijloacelor de transport de către Poliție (număr unic 402/MAI/2025) și comunică despre lipsa de obiecții și propuneri.	S-a luat act.
Agencia Națională Transport Auto (aviz nr. 2/1-1- 3207 din 05.06.2025)	32	Agencia Națională Transport Auto a examinat proiectul de hotărâre pentru aprobarea Regulamentului privind verificarea stării tehnice a mijloacelor de transport de către Poliție (număr unic 402/MAI/2025), înregistrat la Agenție cu nr. 01-3476 din 27.05.2025, în limita competențelor funcționale, comunică despre lipsa propunerilor și obiecțiilor asupra proiectului prenotat.	S-a luat act.
Ministerul Afacerilor Externe (aviz nr. DI/3/041-5870 din 09 iunie 2025)	33	Ministerul Afacerilor Externe a examinat proiectul de hotărâre pentru aprobarea Regulamentului privind verificarea stării tehnice a mijloacelor de transport de către Poliție (număr unic 402/MAI/2025) și, în limita competențelor funcționale, comunică lipsa de obiecții și propuneri.	S-a luat act.
Ministerul Finanțelor (aviz 07/4-03/227/840 din 09.06.2025)	34	La indicația Cancelariei de Stat nr.18-69-5601 din 26 mai 2025, Ministerul Finanțelor a examinat proiectul de hotărâre pentru aprobarea Regulamentului privind verificarea stării tehnice a mijloacelor de transport de către Poliție (număr	S-a luat act.

		unic 402/MAI/2024) și, în limita competențelor funcționale, comunică lipsă de obiecții și propuneri	
Ministerul Mediului (aviz nr.13-05/1635 din 10.06.2025)	35	În contextul examinării proiectului de hotărâre de Guvern pentru aprobarea Regulamentului privind verificarea stării tehnice a mijloacelor de transport de către Poliție (număr unic 402/MAI/2025), Vă comunicăm susținerea acestuia fără obiecții și propuneri	S-a luat act.
Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (aviz 11-3316 din 19.06.2025)	36	În conformitate cu armonizarea prevederilor Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014, precum și cu dispozițiile Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, este imperativ ca delimitarea atribuțiilor instituțiilor implicate, să fie clar definite, pentru a asigura o aplicare eficientă și coerentă. Totodată, din perspectivă funcțională, introducerea unor dispoziții restrictive privind modificările ce pot fi operate asupra vehiculelor rutiere, excede obiectului de reglementare vizat de proiectul analizat, care, potrivit scopului său declarat, are în vedere stabilirea unor mecanisme clare de aplicare a legislației în domeniul transporturilor rutiere și al siguranței traficului rutier. În acest sens subliniem că obiectul de reglementare al proiectului propus, trebuie să vizeze exclusiv stabilirea unor mecanisme clare de aplicare a legii, în ceea ce privește delimitarea atribuțiilor autorităților competente implicate în verificarea stării tehnice a mijloacelor de transport, fără a extinde sfera reglementării în ceea ce privește aspectele tehnice legate de modificarea ori limitarea posibilităților de	Se acceptă parțial. 1. Suplimentar, la argumentele expuse la pct. 6 din prezenta sinteză, se consemnează că stabilirea restricțiilor la nivel național este un instrument esențial de guvernare și protecției a interesului public. Astfel, având în vedere că interdicțiile privind reutilizarea derivă din conotațiile sociale existente, raportate la precedentele în domeniu ca urmare a aplicării Hotărârii Guvernului nr. 415/2003 de către Poliție, se consideră că acestea întrunesc condițiile de legalitate și constituționalitate, deoarece sunt prevăzute de un act normativ, urmăresc respectarea unui interes public (ordinea și securitatea publică, sănătatea persoanei, dreptul la un mediu înconjurător sănătos), derivă din nevoile reale ale societății și nu sunt excesive scopului propus. În acest sens, se consideră că interdicțiile stipulate la pct. 21 din proiectul Regulamentului, corespund rigorilor art. 29 alin. (2) din Declarația Universală a drepturilor omului din 10.12.1948, potrivit căruia în exercitarea drepturilor și libertăților sale, fiecare persoană este supusă numai îngrădirilor stabilite de lege în scopul exclusiv al asigurării recunoașterii și respectării drepturilor și libertăților celorlalți și în vederea satisfacerii cerințelor

	<p>reutilare, construire individuală sau carosare. Conform prevederilor din pct. 1 al proiectului Regulamentului, proiectul nu are ca obiect de reglementare stabilirea condițiilor tehnice de modificare sau interdicții în ceea ce privește construcția ori reutilarea mijloacelor de transport, ci exclusiv controlul și verificarea conformității acestora din perspectiva siguranței rutiere.</p>	<p>juste ale moralei, ordinii publice și bunăstării generale, într-o societate democratică.</p> <p>2. Suplimentar, se menționează că în conformitate cu rigorile pct. 2 subpct. 2.1 ale Notelor la anexa Legii nr. 100/2017, proiectul de act normativ poate fi elaborat din proprie inițiativă pentru soluționarea unor deficiențe sau lacune legislative.</p> <p>3. Corelativ, pentru expunerea clară a obiectului de reglementare, pct. 1 din Regulament se completează cu textul „interdicțiile existente în acest domeniu”.</p> <p>4. Pentru delimitarea competențelor dintre ANTA și Poliție, pct. 37 din proiectul Regulamentului a fost completat cu subpct. 37.4. Totodată, se consemnează că ANTA prin avizul nr. 2/1-1- 3207 din 05.06.2025 (pct.32 din prezenta sinteză) a avizat pozitiv proiectul de act normativ remis spre avizare.</p>
37	<p>La proiectul Regulamentului: - Terminologia utilizată în proiect necesită uniformizare și aliniere la terminologia consacrată în ansamblul legislației naționale. Deși pct. 3 al proiectului Regulamentului stabilește că se aplică noțiunile prevăzute de un set de acte normative relevante, utilizarea în textul Regulamentului a sintagmei „mijloc de transport” nu este în deplină concordanță cu terminologia consacrată în domeniul reglementat. În vederea asigurării coerenței legislative și a uniformității terminologice, se recomandă substituirea acestei sintagme cu termenul „vehicul”, conform uzanței stabilite prin Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 și alte acte normative de specialitate.</p>	<p>Se acceptă. Sintagma „mijloc de transport” s-a substituit cu cuvântul „vehicul”.</p>

38	<p>La pct. 9, reiterăm recomandarea de excludere a sintagmei „permisiunea subdiviziunii IGP” pentru activități de reutilare sau carosare, atât timp cât Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 și nici Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier sau alte acte normative relevante, nu instituie o astfel de cerință.</p> <p>Considerăm inadmisibilă impunerea unei obligații printr-un act normativ secundar, în baza unui proiect de lege care nu a fost încă adoptat și publicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.</p>	<p>Se acceptă.</p> <p>Permișiunea a fost exclusă și se optează pentru aplicarea notificării.</p> <p>Aspectele privind notificarea au fost incluse la pct. 11 – 13 din proiect.</p>
39	<p>La pct. 18, la final, propunem completarea cu textul „sau în lipsa acestor informații, masa maximă admisă ale vehiculelor în circulație pe drumurile publice.”</p>	<p>Se acceptă.</p> <p>Pct. 20 a fost completat.</p>
40	<p>La pct. 19 urmează a fi revizuit sau, după caz, transferat într-un alt act normativ, întrucât proiectul de Regulament trebuie să se limiteze la stabilirea unor mecanisme clare de aplicare a legislației, în special în ceea ce privește delimitarea competențelor autorităților publice implicate în procesul de verificare a stării tehnice a mijloacelor de transport, fără a extinde domeniul de reglementare asupra aspectelor tehnice generale privind posibilitatea de reutilare, construire individuală sau carosare a vehiculelor.</p>	<p>Nu se acceptă.</p> <p>Se reiterează argumentele expuse la pct. 36 din prezenta sinteză.</p>
41	<p>Suplimentar, menționăm că potrivit art. 38 alin. (5) al Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, reutilarea vehiculelor se efectuează de către întreprinderile autorizate de Agenția Națională Transport Auto, în</p>	<p>Se acceptă.</p>

	<p>conformitate cu documentația tehnică specifică a producătorului vehiculului ce urmează a fi modificat și cu documentația tehnică specifică proprie, elaborată potrivit reglementărilor tehnice.</p> <p>Astfel, propunem examinarea oportunității admiterii lucrărilor de reutilare specificate la pct. 19 și în baza documentației tehnice specifice proprii, cu condiția respectării cadrului tehnic-normativ.</p>	
	<p>42 Pct. 22, propunem a fi expus în formă textuală, iar în cazul păstrării structurii tabelare, tabelul urmează a fi transferat ca anexă la proiectul Regulamentului.</p>	<p>Nu se acceptă.</p> <p>La recomandarea MIDR prin avizul nr. 11-1898 din 10.04.2025) elementele structurale ale proiectului au fost revizuite, respectiv a fost creată anexa la Regulament.</p> <p>Cât privește rigorile pct. 24 nu se consideră oportun de modificat, în situația în care norma expusă în formatul respectiv este clară.</p>
	<p>43 Referitor la Capitolul III din proiect „Verificarea stării tehnice a mijloacelor de transport”, reiterăm recomandarea formulată în cadrul avizării prealabile, de a integra parțial în proiect, prevederile Directivei 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, inclusiv formularul de control aferent.</p>	<p>Nu se acceptă.</p> <p>Potrivit pct. 64 din anexa A la Clusterul 4 al Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, MIDR urmează până în anul 2026 să asigure aprobarea Hotărârii Guvernului privind controlul tehnic al vehiculelor comerciale care circulă în Republica Moldova.</p>
<p>Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării</p> <p>(aviz nr. 16/1- 1707 din 11.06.2025)</p>	<p>44 La pct. 9. Norma expusă prevede că, „Reutilarea sau carosarea mijloacelor de transport se efectuează de către atelierele specializate și autorizate de Agenția Națională Transport Auto (în continuare – <i>ateliere specializate</i>) și constă în activități specifice de autoservice în modul</p>	<p>Se acceptă.</p> <p>Permișiunea a fost exclusă, se optează pentru aplicarea notificării.</p> <p>Aspectele privind notificarea au fost incluse la pct. 11 – 13 din proiect.</p>

	<p>stabilit de Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, cu permisiunea subdiviziunii IGP.”</p> <p>În acest context, menționăm că potrivit art. 94 din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 activitatea de reutilare a vehiculelor rutiere poate fi desfășurată doar cu înregistrarea prealabilă în Registrul operatorilor de transport rutier, prin notificare, în modul stabilit la cap. 2 titlul III.</p> <p>Totodată, se consideră oportun de a concretiza „permisiunea subdiviziunii IGP” se referă la autorizarea atelierelor sau la procesul de reutilare/carosare/construire a mijloacelor de transport, permisiune care este prevăzută la pct.11.</p> <p>Această permisiune este calificată ca act permisiv, care nu este inclusă în Nomenclatorul actelor permise, Anexa la Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.</p> <p>În context reliefăm că, urmează a fi considerate prevederile art. 4 alin. (2) din Legea nr. 160/2011 care stabilește că, <i>„Autoritățile emitente sunt în drept, în limita atribuțiilor prevăzute de lege, să solicite/să elibereze și să invoce persoanelor care desfășoară activitate de întreprinzător și/sau angajaților acestora doar actele permise stabilite în Nomenclatorul actelor permise, expus în anexa nr.1”</i>.</p> <p>Totodată, la art. 4 alin. (3) este stabilit că, <i>„Un act permisiv poate fi invocat și/sau aplicat doar după includerea sa în Nomenclatorul actelor permise și în portalul guvernamental unic al serviciilor publice”</i>.</p>	
--	--	--

	<p>Subsidiar, informăm că prin proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative (optimizarea proceselor de obținere a actelor permise), numărul unic 314/MDED/2025, aprobat de către Guvern în cadrul ședinței din 18 iunie curent, au fost introduce modificări în Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier (Art. XIII.) potrivit cărora actul permisiv se propune a fi transformat în coordonare prealabilă cu Inspectoratul General al Poliției și inspecția ulterioară a vehiculului reutilat efectuată de către acesta.</p> <p>Astfel, art. 38 din Legea nr. 131/2007 se completează cu 2 alineate cu următorul cuprins:</p> <p>„(41) Până la începerea reutilării, proprietarul/posesorul vehiculului sau reprezentantul legal al acestuia ori întreprinderea autorizată notifică subdiviziunea abilitată din subordinea Inspectoratului General al Poliției din cadrul Ministerului Afacerilor Interne datele vehiculului care urmează a fi supus reutilării și modul în care urmează să fie reutilat. În cazul în care din informația notificată se poate constata că reutilarea va fi efectuată contrar cerințelor cadrului normativ sau ca rezultat va modifica vehiculul în modul în care nu va putea fi admis pentru circulație pe drumuri publice, organul competent este obligat să atenționeze întreprinderea autorizată despre constatările în cauză în cel mult 10 zile lucrătoare de la notificare. Forma și modalitatea notificării se aprobă de Guvern”.</p> <p>(5¹) În urma reutilării subdiviziunea abilitată din</p>	
--	--	--

		<p>subordinea Inspectoratului General al Poliției din cadrul Ministerului Afacerilor Interne inspectează vehiculul și emite concluzia privind verificarea tehnică a vehiculului reutilat în care se stabilește nivelul de corespundere cu cerințele tehnice și dacă vehiculul poate fi admis în circulație pe drumuri publice”.</p> <p>Însumând cele relatate, este necesar de a revedea norma în vederea corespunderii cu prevederile Codului Transporturilor Rutiere, precum și cu modificările menționate supra.</p>	
	45	<p>La pct. 10. Potrivit normei expuse se stabilește că, „Construirea în mod individual a mijlocului de transport din categoria O tip: DC se realizează de către proprietar/posesor sau de către agenții economici autorizați în domeniu.”.</p> <p>Prin urmare, în vederea conformării cu principiul transparenței și previzibilității actelor permise necesare inițierii, desfășurării și/sau încetării activității de întreprinzător, prevăzut la art. 5 lit. b) din Legea nr. 160/2011, este necesar de a face trimitere la cadrul normativ care prevede modul de autorizare a agenților economici din domeniul respectiv.</p> <p>În caz dacă se propune instituirea unui act permisiv necesitatea acestuia urmează a fi argumentată, prevăzut în lege, precum și inclus în Nomenclatorul actelor permise, anexa la Legea nr. 160/2011.</p>	<p>Se acceptă.</p> <p>La pct. 10, textul „sau de către agenții economici autorizați în domeniu” s-a exclus.</p>

<p>Asociația Internațională a Transportatorilor Auto din Moldova</p> <p>(aviz nr. 51 din 27.06.2025)</p>	46	<p>În vederea excluderii oricăror echivocuri, propunem autorilor de a prezenta o descifrare a abreviatului ”DC”. Aceiași propunere se referă la toate celelalte abreviatuiri din proiectul Regulamentului.</p>	<p>Precizare.</p> <p>1. Potrivit art. 54 alin. (1) lit. c) și d) din Legea nr. 100/2017 textul proiectului actului normativ se elaborează în limba română, cu respectarea următoarelor reguli:</p> <ul style="list-style-type: none"> - terminologia utilizată este constantă, uniformă și corespunde celei utilizate în alte acte normative; - noțiunea se redă prin termenul respectiv, evitându-se definiția acesteia sau utilizarea frazeologică, aceleași noțiuni se exprimă prin aceiași termeni. <p>Prin urmare, în contextul rigorilor consemnate supra pct. 3 din proiectul Regulamentului indică actele normative din cadrul cărui s-a preluat terminologia în proiect.</p> <p>2. Subsecvent, pentru expunerea clară a normei de drept, la pct. 3 din proiectul Regulamentului, textul „Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999 cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare „Automobilul” în Registrul de stat al vehiculelor și introducerea testării a autovehiculelor și remorcilor acestora (anexa nr. 2)” s-a substituit cu textul „Anexa la Regulile de înmatriculare a autovehiculelor și remorcilor, aprobate prin anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999.”, or această anexă indică expres Criteriile pentru clasificarea vehiculelor, tipuri de vehicule și tipuri de caroserie.</p>
	47	<p>Prevederile punctului dat reflectă normele de corespundere a mijloacelor de transport, dar totodată în proiect nu sunt reflectate mijloacele tehnice (aparataje, instalații etc.) cu care se va efectua verificarea propriu zisă a stării tehnice a mijloacelor de transport de către colaboratorii de Poliție. În acest context, propunem autorilor, ca la fiecare tip de verificare a stării tehnice să fie</p>	<p>Se acceptă parțial.</p> <p>Pct. 27 din proiectul Regulamentului a fost modificat și prevede că, verificarea se realizează cu mijloace tehnice din dotarea subdiviziunii IGP, inclusiv laboratoare mobile.</p> <p>Suplimentar, se concretizează că pentru unele cerințe tehnice nu este necesară utilizarea utilajului special, spre exemplu: în fața sau în spatele automobilului lipsesc</p>

		indicate mijloacele de verificare.	<p>barele de protecție, iar în dreptul roților nu sunt instalate aripile de protecție și apărătoarele de noroi prevăzute prin construcție și altele.</p> <p>Enumerarea expresă a dispozitivelor/utilajului, inclusiv descrierea rolului acestora se vor specifica în ordinul șefului IGP prin care se vor pune în aplicare prevederile proiectului de Regulament (a se vedea inclusiv compartimentul 9 din Nota de fundamentare).</p>
<p>Asociația Patronală a Operatorilor de Transport Auto</p> <p>(aviz din 30 iunie 2025)</p>	48	<p>Studiind conținutul proiectului și a actelor ce-l însoțesc, Asociația Patronală a Operatorilor de Transport Auto (APOTA) comunică următoarele: proiectul nr. 402/mai/2025 contravine directivelor UE și principiilor legislației naționale care au fost adoptate în baza legislației UE.</p> <p>Hotărârea de Guvern nr. 415/2003 într-adevăr este depășită de timp, nu mai corespunde legilor în vigoare (norme ierarhic superioare) și trebuie abrogată. Doar că abrogarea acestei HG (415) nu necesită adoptarea unui act normativ nou.</p> <p>Prin proiectul nou se încearcă să se legalizeze unele activități ale subdiviziunilor MAI/INSP care de fapt depășesc domeniul legal al acestor instituții. Ne miră faptul cum un grup extrem de corupt, care ani în șir au fost veriga principală în procesul de reutilare a microbuzelor prin eliberarea unor hîrtiuți/permisiuni, a reușit să convingă MAI să înainteze un proiect, ce contravine normelor UE, chiar în perioada screening-ului legislației noastre.</p> <p>În legislația UE toate procesele ce țin de construcția, reutilarea, carosarea, transformarea, reconversia unităților de transport sunt guvernate</p>	<p>Precizare.</p> <p>Referitor la remarca „să se legalizeze unele activități ale subdiviziunilor MAI/INSP care de fapt depășesc domeniul legal al acestor instituții” se denotă faptul că Nota de fundamentare reflectă actele normative din care derivă expres competența Poliției în domeniu, cum ar fi: Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, Codul contravențional nr. 208/2018, Legea nr. 320/2012 cu privire la activitatea Poliției și statutul polițistului, Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea Inspectoratului General al Poliției, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 547/2019, Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009, Regulile de înmatriculare a autovehiculelor și remorcilor, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999 și Nomenclatorul și tarifele la serviciile prestate contra plată de către subdiviziunile Ministerului Afacerilor Interne, autoritățile administrative și instituțiile din subordinea acestuia, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 896/2014.</p>

		<p>de reglementări tehnice, care sunt în majoritatea cazurilor elaborate de organul central de politici în domeniul transporturilor. Iar în procesul eliberării diferitor permise/licențe, efectuare de lucrări, aprecierea conformității calității lucrărilor, inclusiv aprecierea corespunderii normelor de siguranță rutieră sunt implicați doar specialiști tehnici, care nu au nici o legătură cu Ministerul Afacerilor Interne.</p> <p>Domeniile de aplicare care se cuprind în proiect sunt două: competențe în domeniul construcției/modificărilor constructive a vehiculelor rutiere, competențe în domeniul controlului tehnic în trafic.</p>	
	49	<p>La subiectul competențelor în domeniul construcției/modificărilor constructive a vehiculelor rutiere, proiectul nr 402/MAI/2025 reprezintă în totalitate ”invenții locale” cu miros de legalizare a proceselor de corupție și de argumentare a păstrării unei subdiviziuni a INSP, care demult trebuia lichidată. La acest subiect în totalitate normele proiectului vin în contradicție cu legislația UE.</p> <p>La acest subiect legislația UE se bazează pe:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Regulamentul UE 2018/858; 2. Regulamentul UE 765/2008 (indirect, în partea aplicabilă vehiculelor rutiere); 3. Regulamentul UE 168/2013; 4. Directiva 2006/42/CE; 5. Directiva 2015/719 (de modificare a Directivei 96/53/CE) și altele. <p>Diferite domenii ale Regulamentelor/Directivelor UE pe teritoriul</p>	<p>Precizare.</p> <p>1. Referitor la armonizarea legislației, inclusiv prin prisma actelor UE consemnate în aviz, se menționează că aceasta s-a desfășurat conform Planului național de acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană pe anii 2024-2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 829/2023, respectiv continuă să se deruleze în conformitate cu Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025.</p> <p>Prin urmare, în procesul de armonizare autoritățile abilitate în domeniu asigură etapizat transpunerea în ordinea juridică internă a actelor juridice europene care sunt tangențiale misiunii acestora.</p> <p>2. În partea ce se referă la procesele de corupere, se subliniază că prin Legea integrității nr. 82/2017 s-a instituit mecanismul care se urmărește cultivarea integrității în sectorul public și a climatului de toleranță</p>

		României au fost transpuse prin Ordonanțele Guvernului 78/2000, 81/2000, 82/2000, HG 1219/2000 ș.a. și actele adoptate de Ministerul Transporturilor- RNTR1, RNTR2, RNTR3, RNTR6, RNTR7, RNTR9 ș.a.	zero la corupție în cadrul entităților publice din Republica Moldova. Astfel, persoanele interesate pot denunța actele de corupere și cele conexe lor/faptele coruptibile la autoritățile investite cu competente de examinare a unor astfel de cauze, cum ar fi: Centrul Național Anticorupție, Autoritatea Națională de Integritate, Procuratura Anticorupție și Ministerul Afacerilor Interne în vederea atrageri la răspundere a funcționarilor publici coruptibili.
	50	Faptul că în Nota de motivare se indică la p. 5.1. că „proiectul nu presupune armonizarea legislației naționale la prevederile legislației Uniunii Europene” este greu de comentat și presupune doar fie o incompetență enormă a autorilor, fie intenția de a legaliza procesele de corupție din cadrul INSP, legate de reutilări, care se încearcă a fi promovată chiar paralel procesului de screening.	Precizare. Proiectul de act normativ a fost elaborat în conformitate cu art. 23 alin. (1) din Legea nr. 100/2017 ce prevede că, proiectele actelor normative sunt elaborate de către autoritățile publice abilitate să le inițieze, din proprie inițiativă. Obiectul de reglementare al acestuia derivă din necesitatea implementării prevederilor actelor ierarhice superioare, cum ar fi: Legea nr. 131/2007 și Legea nr. 320/2012, inclusiv se asigură corelarea acestuia cu alte acte normative de același nivel indicate la pct. 48 din prezenta sinteză. Respectiv, acest proiect nu este un proiect de act normativ care vizează armonizarea legislației naționale cu legislația UE după cum este reglementat la art. 31 al aceleiași legi. Consecvent, se remarcă despre respectarea rigorilor art. 3 alin. (4) din Legea nr. 100/2017 potrivit căruia, actul normativ trebuie să se integreze organic în cadrul normativ în vigoare, scop în care: a) proiectul actului normativ trebuie corelat cu prevederile actelor normative de nivel superior sau de același nivel cu care se află în conexiune; b) proiectul actului normativ întocmit în temeiul unui act normativ de nivel superior nu poate depăși limitele competenței instituite prin actul de nivel

			<p>superior și nici nu poate contraveni scopului, principiilor și dispozițiilor acestuia.</p> <p>Subsecvent, art. 30 alin. (2) din legea prenotată, prevede că compartimentele prevăzute la alin. (1) lit. d)–g) se includ în Nota de fundamentare doar dacă, la elaborarea proiectului actului normativ, au fost realizate etapele corespunzătoare.</p> <p>Adică dacă proiectul vizează armonizarea legislației naționale cu legislația UE nota de fundamentare a acestuia trebuie să conțină compartimentul compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE, situația care nu este incidentă proiectul de act normativ remis spre avizare.</p> <p>Mai mult, potrivit Notelor de la anexa nr. 1 la Legea nr. 100/2017 ce se referă la informația ce urmează să cuprindă compartimentul 5 al Notei de fundamentare se concluzionează că acesta se completează în cazul unui proiect de act normativ de armonizare în sensul art. 31 din legea prenotată, și este aplicabil pentru proiectele promovate conform art. 23 din aceeași lege.</p> <p>De asemenea, subct. 1) al Notelor indicate supra, reglementează că dacă un anumit compartiment al notei de fundamentare nu se referă la conținutul proiectului actului normativ, în compartimentul respectiv se indică textul „Nu este aplicabil”.</p> <p>În acest sens, textul „proiectul nu presupune armonizarea legislației naționale la prevederile legislației Uniunii Europene” de la compartimentul 5.1. al Notei de fundamentare se substituie cu textul „Nu este aplicabil”.</p> <p>În temeiul raționamentelor expuse supra, se subliniază că autorul proiectului a respectat regulile de tehnică legislativă consacrate în Legea nr. 100/2017 privitoare la elaborarea și promovarea unui proiect de hotărâre de</p>
--	--	--	--

			Guvern.
	51	<p>La subiectul legat de controlul tehnic, iarăși proiectul este unul arbitrar, abuziv și contravine legislației UE. În domeniul siguranței rutiere, prevederile legislației UE referitoare la domeniile ce au legătură cu domeniul proiectului analizat, au ca fundament de bază: - Directiva 2014/45/EU (inspecția tehnică), 2014/46/EU (înmatricularea), 2014/47/EU (controlul în trafic) Unele aspecte ale legislației europene din acest domeniu pot fi găsite în Directiva 2006/22/EC.</p> <p>Legislația UE conține mai multe acte care reglementează aspectele siguranței rutiere și modului de control a respectării acestora, inclusiv controlul în trafic.</p> <p>Deci aspectele care se intenționează a fi reglementate prin proiect constituie un domeniu important și distinct în legislația UE, de aceea orice proiect de HG din acest domeniu trebuie în primul rând să fie inspirat din legislația UE. De ex. în România controlul în trafic se reglementează alături de alte acte prin RNTR11.</p> <p>Legislația UE stabilește clar competențele, procedurile, încălcările, măsurile pentru controlul tehnic în trafic al vehiculelor rutiere.</p> <p>Legislația UE prevede expres necesitatea ca inspectorii rutieri să dețină un certificat ce atestă competența acestora în domeniul tehnic, stabilesc categoriile de încălcări (defecțiuni) minore, medii și grave, stabilesc modul cum anumite tipuri de încălcări pot fi confirmate (de ex. încălcările (defecțiunile) grave se stabilesc cu</p>	<p>Precizare.</p> <p>1. Suplimentar, la cele expuse supra, se relevă că armonizarea legislației naționale cu acquis-ul comunitar presupune un proces prin care statul își adaptează sau modifică legislația națională pentru a fi compatibilă cu un set de norme sau standarde internaționale fără a renunța complet la specificul propriu al dreptului intern. Corespunzător, se menține suveranitatea legislativă, în sensul că se păstrează instituții și principii proprii de drept, poate introduce reglementări suplimentare, dacă sunt compatibile cu cele armonizate, are libertatea de a alege forma și mijloacele prin care transpune normele externe (principiul subsidiarității în UE).</p> <p>Astfel, se concluzionează că legislația națională (dreptul intern) urmează să fie armonizată treptat și în dependență de conotațiile sociale existente la moment.</p> <p>2. Cu referire la impactul asupra mediului de afaceri se reiterează cele enunțate la compartimentul 4.3 din Nota de fundamentare.</p>

	<p>ajutorul unor echipamente speciale (stații mobile/laborator mobil, stații tehnice speciale, sau echipament special din dotarea inspectorului- cum ar fi instrument certificat de măsurare a adânciturii reliefului la pneuri etc.). De ex în RNTR11 din România este prevăzut completarea Actului de inspecție cu indici exacti cum ar fi mărimea unghiurilor, indicatorul presiunii, vibrației etc.</p> <p>Interzicerea exploatării unității de transport ca rezultat al constatării defecțiunilor tehnice este posibilă doar în cazul încălcărilor grave, care de obicei se constată cu ajutorul utilajului special. Însă proiectul elaborat de MAI ignoră prevederile legislației UE și a practicii de transpunere a acestei legislații și încearcă să legalizeze practica "locală" când agentul de circulație poate constata defecțiunile tehnice și interzice exploatarea unității de transport în baza unor examinări vizuale, fără reflectarea unor indicatori tehnici, care în esență sunt abuzuri.</p> <p>Proiectul 402/MAI/2025 este în totalitate un proiect abuziv, cu intenția de a legaliza comportamentul arbitrar al inspectorilor și a unor subdiviziuni INSP, fiind în totalitate în contradicție cu normele UE. Impactul acestui proiect nu este reflectat corect în Notă. Prin proiect în esență se justifică păstrarea unei subdiviziuni corupte și inutile din cadrul INSP, iar alinierea la legislația UE ar presupune lichidarea acestei subdiviziuni și economisirea unor surse importante bugetare.</p> <p>De asemenea nu este indicat corect impactul</p>	
--	---	--

		<p>asupra mediului de afaceri și a cetățenilor și nu se argumentează necesitatea păstrării unei proceduri birocratice și inutile.</p> <p>La capitolul soluții alternative, autorii proiectului nu doresc să observe cum aceste domenii sunt reglementate în legislația UE și a statelor membre. Problema de bază pe care o scoate la iveală acest proiect nu este necorespunderea cu normele UE (care de asemenea este grav), dar dimensiunile corupției.</p> <p>Textul proiectului demonstrează că persoanele corupte din MAI ocupă funcții foarte înalte și au puterea de a-și elabora propriile norme juridice, care vor legaliza activitatea ,în esență, ilegală a acestora. Un astfel de proiect nu poate fi adoptat în condițiile în care fie act normativ trebuie să corespundă legislației UE. Reieșind din cele expuse mai sus cerem respingerea proiectului nr 402/MAI/2025 și anularea HG 415/2003.</p>	
<p>Expertizele anticorupție/juridică (demersul MAI nr. 30/2412 din 09.07.2025)</p>			
<p>Centru Național Anticorupție (aviz nr.06/2/13510 din 05.08.2025)</p>	<p>52</p>	<p>Deși, potrivit notei de fundamentare scopul declarat al proiectului este „[...] stabilirea clară a competenței materiale și procesuale a Poliției în domeniul verificării condițiilor tehnice ale vehiculelor în scopul interzicerii exploatării lor dacă au devieri de la normele tehnice și ecologice”, conținutul normativ al proiectului cuprinde reglementări care depășesc acest cadru. Astfel, sunt incluse prevederi referitoare la verificarea stării tehnice a vehiculelor, a</p>	<p>Se acceptă parțial.</p> <p>1. Referitor la prevederile art. 8 lit. d) din Legea nr. 131/2007 se remarcă faptul că acestea nu au fost implementate de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (în continuare – MIDR), deși norma produce efecte de la data intrării în vigoare a legii.</p> <p>În acest sens, potrivit Capitolului IV obiectivul 1 din Raportul de evaluare ex-post juridică al Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier (DGJ -04 nr. 266 din 28 iunie 2024), s-au realizat parțial reglementările</p>

	<p>autovehiculelor și a remorcilor reutilate, carosate, construite în mod individual, interdicțiile existente în acest domeniu, precum și a vehiculelor aflate în circulație pe drumurile publice, ai căror parametri constructivi, funcționali sau de calitate nu au fost modificați ca urmare a activității de reutilare/modificare constructivă în vederea asigurării siguranței traficului rutier.</p> <p>În acest sens, menționăm că dispozițiile art. 8 din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, stabilesc că, elaborarea reglementărilor tehnice de construcție, reconstrucție și reutilare a vehiculelor, elaborarea condițiilor tehnice și a metodologiei de omologare, de prestare a serviciilor de reparație și întreținere tehnică, de inspecție tehnică periodică, precum și de certificare a echipamentelor și subsansamblurilor vehiculelor, în vederea admiterii în traficul rutier, este de competența Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.</p> <p>Suplimentar, art. 8¹ din legea menționată stabilește expres competența Agenției Naționale Transport Auto în ceea ce privește verificarea stării tehnice a vehiculelor comerciale aflate în trafic pe drumurile publice. Or, includerea în proiect a unei competențe similare, atribuite și Poliției, generează incertitudine cu privire la delimitarea atribuțiilor între entitățile implicate și poate conduce la un conflict intern al normelor, ceea ce constituie un impediment în aplicarea corectă a prevederilor legale.</p> <p>Totodată, relevăm că Legea nr.320/2012 cu</p>	<p>literei nominalizate, la caz nefiind îndeplinite rigorile privind elaborarea reglementărilor tehnice de construcție, reconstrucție și reutilare a vehiculelor.</p> <p>Este de subliniat că, CTR care reprezintă cadrul juridic pentru elaborarea de către organul central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor rutiere (a se vedea art. 3 din codul respectiv) nu conține prevederi care să stabilească faptul că normele tehnice nominalizate urmează să fie elaborate de către MIDR.</p> <p>De asemenea, MIDR în avizele sale pe marginea proiectului de act normativ nu a consemnat despre o dublare de competență dintre acesta și MAI la aspectele invocate supra.</p> <p>Prin urmare, se denotă că „reglementările tehnice de construcție, reconstrucție și reutilare” din 15.04.2003 până în prezent se aplică în modul stabilit de Regulamentul cu privire la supravegherea tehnică exercitată de Inspectoratul Național de Securitate Publică, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 415/2003 și cadrul conex de același nivel (cum ar fi: Hotărârea Guvernului nr. 357/2009; Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999 și Hotărârea Guvernului nr. 896/2014).</p> <p>Subsecvent, în conformitate cu pct. 36 din Regulamentul cu privire la desfășurarea activității de autoservice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 249/2025 (în continuare – HG nr. 249/2025) (în vigoare din 12.06.2026), reutilarea vehiculelor rutiere se efectuează cu respectarea prevederilor articolului 109 din CTR și <i>ale actelor normative care reglementează condițiile de admitere și menținere în trafic a vehiculelor rutiere.</i></p> <p>În contextul circumstanțelor de drept și de fapt expuse supra se consideră întemeiată promovarea proiectului de</p>
--	--	--

	<p>privire la activitatea Poliției și statutul polițistului, stabilește că, în vederea exercitării atribuțiilor de serviciu, polițistul are împuternicirea: „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”.</p> <p>Astfel, art. 37 alin.(9) din Legea privind siguranța traficului rutier stabilește clar condiția de constatare a defecțiunilor tehnice de către subdiviziunea abilitată din subordinea Inspectoratului General al Poliției din cadrul Ministerului Afacerilor Interne, la vehiculele aflate în trafic.</p> <p>Prin urmare analiza efectuată permite evocarea conflictelor de competență care pot apărea între autoritățile implicate în acest proces, generând multiple riscuri de corupție aferente activității entității publice, inclusiv practici discreționare și lipsa unei responsabilități instituționale clare.</p> <p>Redacția actului normativ sub aspectul dublării de competență nu corespunde principiilor fundamentale de organizare și funcționare a activității autorităților administrației publice</p>	<p>hotărâre de Guvern de către MAI, proiect ce corespunde cadrului normativ existent la moment.</p> <p>2. Pentru înlăturarea conflictului de competență, pct. 28 din proiect a fost completat, în vederea precizării faptului că verificările stării tehnice a vehiculelor persoanelor fizice și juridice care prestează servicii de transport rutier de persoane sau de mărfuri se va realiza de Poliție în comun cu ANTA.</p>
--	--	---

	<p>centrale de specialitate stabilite de Legea nr.98/2012 privind administrația publică centrală de specialitate. Astfel, art. 4 din Legea nr.98/2012 prevede că administrația publică centrală de specialitate își desfășoară activitatea cu respectarea principiilor: - atribuire clară a responsabilităților și competențelor, evitând ambiguitatea, dublarea și suprapunerea acestora. Prin urmare, se recomandă revizuirea conceptuală a proiectului sub aspectul evitării dublării de competențe, precum și corelării proiectului cu cadrul normativ primar în vigoare (Legea nr.131/2007, Legea nr.98/2012, Legea nr.320/2012).</p>	
<p>53</p>	<p>Cu referire la reglementările capitolului II din proiect semnalăm următoarele. Actele normative se elaborează în funcție de ierarhia lor, de categoria acestora și de autoritatea publică competentă să le adopte. În conformitate cu art. 102 din Constituție, art. 37 din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern, art. 44 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, hotărârile Guvernului se adoptă pentru exercitarea atribuțiilor constituționale și celor ce decurg din Legea cu privire la Guvern, precum și pentru organizarea executării legilor. În aceeași ordine de idei, urmând jurisprudența Curții Constituționale, relevăm că, hotărârile Guvernului reprezintă acte de reglementare secundară (secundum legem), fiind emise în vederea executării legilor și, în consecință, nu pot contraveni acestora. În acest sens, competența Poliției în domeniul</p>	<p>Precizare.</p> <p>1. Procedura notificării descrise în proiect este o expunere a mecanismului (unanim acceptat de autoritățile/instituțiile publice competente în domeniu) propus prin proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative (optimizarea proceselor de obținere a actelor permissive) (numărul unic 314/MDED/2025).</p> <p>Guvernul prin Decizia protocolară nr. 21.30 din 18 iunie 2025 a decis aprobarea și prezentarea către Parlament spre examinare proiectul de lege prenotat.</p> <p>De asemenea, procedura specificată s-a inclus în proiect inclusiv la recomandarea Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător (pct. 17 din prezenta sinteză) și a MDED (pct. 44 din prezenta sinteză).</p> <p>Ulterior, după înregistrarea și examinarea proiectului de lege de către Parlament, prin amendamentul deputatului nr. 33/03-180 din 9 iulie 2025, s-a propus excluderea alin. (4¹) și (5¹) din art. 38 din cadrul pct. 1</p>

<p>notificării de către subdiviziunea Inspectoratului General al Poliției atribuită prin proiect, nu corespunde exigențelor de tehnică legislativă vizate de art.102 din Constituție, art.37 din Legea nr.136/2017 cu privire la Guvern, art. 3, 7, 14, 16 din Legea nr. 100/2017, ceea ce poate duce la creșterea riscurilor de corupție.</p> <p>Subsecvent, conform Regulamentului 2018/858 al UE orice proceduri de construcție, transformare (reutilare) a unităților de transport, a pieselor de schimb sunt admise în circuitul civil numai dacă au trecut pozitiv procedura omologării. În acest sens, potrivit art. 39 al Legii 131/2007 privind siguranța traficului rutier: (1) Pentru a fi înmatriculate și admise în trafic rutier, vehiculele trebuie să fie omologate și certificate în baza condițiilor tehnice și a metodologiei stabilite de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale; (2) Prin omologare și certificare pentru admitere în trafic rutier se verifică gradul de corespundere a vehiculelor cu normele tehnice, cu exigențele de siguranță a traficului și de protecție a mediului, precum și utilizarea lor la destinație. Suplimentar, prevederile art. 8 și art. 13 din același act normativ stabilește competențele Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Ministerului Agriculturii și Industriei Alimentare în domeniul traficului rutier. Totodată, reținem, că potrivit art. 38 din Legea nr. 131/2007:</p> <p>[...] (2) Producătorul și reutilatorul de vehicule sau reprezentanții lor autorizați, persoanele care</p>	<p>art. XIII al proiectului de lege nominalizat.</p> <p>Amendamentul nu conține careva argumentări care ar justifica necesitatea excluderii prevederilor respective, motiv pentru care, autorul proiectului este în imposibilitatea de a înlătura presupusele carențe normative în baza cărora se prezumă că s-a optat pentru excluderea normelor de proiectul de lege.</p> <p>Deci, se conchide că proiectul a fost promovat în modul stabilit de legislație, inclusiv de regulile privind tehnica legislativă și transparență decizională.</p> <p>2. Corelativ, procedura de notificare (expusă în sensul Hotărârii Guvernului nr. 550/2018 cu privire la aprobarea Conceptului tehnic al Sistemului informațional automatizat de gestionare și eliberare a actelor permise și Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător) a fost exclusă din proiect, însă în temeiul rigorilor Legii nr. 234/2021 cu privire la serviciile publice, proiectul (pct. 11 – 14) a fost modificat în vederea preluării procedurii de prestare a serviciului public în modul învederat de legea prenotată.</p> <p>3. Subsecvent, se reiterează cele relatate la pct. 58 din prezenta sinteză.</p> <p>4. În prezent, nu există o lege privind omologarea vehiculelor rutiere, deși au existat, pe parcursul anilor, unele proiecte elaborate în acest sens de către ministerele competente.</p> <p>Cu titlu de informare, la 06.08.2025 a parvenit demersul Cancelariei de Stat nr. 18-69-8314 privind avizarea proiectului de lege privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere (număr unic 644/MAIA/2025) (termen de avizare 03.09.2025)</p> <p>Totodată, potrivit acțiunii nr. 285 „Aprobarea</p>
---	--

<p>importă echipamente și accesorii, construiesc și reutilizează vehicule din subansambluri și piese detașate sînt obligați să solicite evaluarea conformității acestora cu cerințele de siguranță și de protecție a mediului înconjurător.</p> <p>[...] (5) Reutilizarea vehiculelor se efectuează de către întreprinderile autorizate de Agenția Națională Transport Auto, în conformitate cu documentația tehnică specifică a producătorului vehiculului ce urmează a fi modificat și cu documentația tehnică specifică proprie, elaborată potrivit reglementărilor tehnice.</p> <p>(6) Construcția, reutilizarea, repararea și inspecția tehnică periodică a vehiculelor se efectuează de către un personal specializat, cu mijloace de măsurare adecvate, legalizate și verificate metrologic, pe standuri de încercări atestate metrologic în modul stabilit, conform legislației și actelor normative în vigoare. Astfel, în sensul Codului transporturilor rutiere, prin reutilizare se înțelege activitatea specifică de autoservice care are ca rezultat schimbarea parametrilor constructivi, funcționali sau de calitate ai vehiculelor rutiere și/sau ai produselor utilizate pentru acestea față de tipul omologat, inclusiv activitatea de completare/carosare a unui vehicul și activitatea de tuning.</p> <p>În acest sens, procedura de notificare prevăzută la pct. 11 din proiect, potrivit căreia „până la începerea reutilării/carosării/construirii în mod individual, proprietarul/posesorul vehiculului sau reprezentantul legal al acestuia ori atelierul specializat notifică subdiviziunea IGP despre</p>	<p>proiectului de lege privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor rutiere și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective” din Planul național de reglementări pentru anul 2025 (în continuare – <i>PNR 2025</i>), aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 841/2024, MIDR urmează, până la 29.10.2025, să asigure elaborarea și aprobarea proiectului de lege precizat.</p> <p>Așadar, la momentul adoptării și intrării în vigoare a legii în cauză cadrul normativ conex și cel de nivel inferior va fi adus în concordanță cu rigorile acesteia.</p> <p>5. Privitor la mențiunea precum că, „procedura de notificare prevăzută la pct. 11 din proiect, potrivit căreia „până la începerea reutilării/carosării/construirii în mod individual, proprietarul/posesorul vehiculului sau reprezentantul legal al acestuia ori atelierul specializat notifică subdiviziunea IGP despre datele vehiculului care urmează a fi supus reutilării/carosării și modul în care aceste lucrări urmează să fie îndeplinite”, este neclară atât din perspectiva competențelor legale ale Poliției, cât și în raport cu dispozițiile art. 93–96 din Codul transporturilor rutiere, care stabilesc în mod expres cerințele și procedurile aplicabile activităților de autoservice, inclusiv reutilizarea vehiculelor” se reiterează cele consemnate supra vis-a-vis de notificare la subpct.1.</p> <p>Corelativ, pct. 36 din Regulamentul cu privire la desfășurarea activității de autoservice, aprobat prin HG nr. 249/2025 indică faptul că, reutilizarea vehiculelor rutiere se efectuează cu respectarea prevederilor articolului 109 din CTR și <i>ale actelor normative care reglementează condițiile de admitere și menținere în trafic a vehiculelor rutiere.</i></p>
---	---

<p>datele vehiculului care urmează a fi supus reutilării/carosării și modul în care aceste lucrări urmează să fie îndeplinite”, este neclară atât din perspectiva competențelor legale ale Poliției, cât și în raport cu dispozițiile art. 93–96 din Codul transporturilor rutiere, care stabilesc în mod expres cerințele și procedurile aplicabile activităților de autoservice, inclusiv reutilarea vehiculelor. Mai mult pentru desfășurarea activităților de reutilare vehiculelor rutiere, atelierelor de autoservice trebuie să corespundă cerințelor stabilite la art.96 din Codul transporturilor rutiere, cu notificarea Agenției, în termen de 15 zile, privind activitățile pe care le desfășoară, privind adresa și numele managerului responsabil de activitatea de autoservice, precum și privind orice modificare ulterioară a acestora. În acest sens potrivit pct. 9 din Regulamentul cu privire la desfășurarea activității de autoservice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 249/2025 în cazul desfășurării activității de autoservice prevăzute la subpunctele 2.5 (dezmembrarea vehiculelor rutiere scoase din uz și a componentelor acestora, ce include: dezasamblarea vehiculului rutier și/sau a subansamblurilor acestuia în scopul reciclării) și 2.6 (reutilarea vehiculelor rutiere) agentul economic depune la Agenție, pentru fiecare atelier, câte un dosar de înregistrare care cuprinde:</p> <p>9.1. notificarea; 9.2.copia certificatului de competență profesională a managerului responsabil de activitatea atelierului; 9.3.</p>	<p>Actele normative care prevăd expres competența Poliției, în domeniu sunt:</p> <p>a) punctele 25, 37 și 38 din Regulile de înmatriculare a autovehiculelor și remorcilor, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999, ce stabilesc că în cazul vehiculului confecționat individual, solicitantul trebuie să prezinte, pe lângă documentele prevăzute la pct. 23 (cu excepția documentului prevăzut la lit. b) și actul expertizei tehnice eliberat de către subdiviziunea competentă din cadrul Ministerului Afacerilor Interne.</p> <p>În cazul documentării vehiculelor reutilate, solicitantul trebuie să prezinte IGP, dovada efectuării lucrărilor de reutilare în condițiile întreprinderilor autorizate și, după caz, actele care confirmă dreptul de proprietate asupra agregatelor cu număr de identificare. Reutilarea care a condus la modificarea datelor de evidență ale vehiculului trebuie să fie reflectată în certificatul de înmatriculare;</p> <p>b) pct. 129 din Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009 potrivit căruia, persoanele responsabile respective sunt obligate să coordoneze, în modul stabilit, cu Inspectoratul Național de Securitate Publică sau subdiviziunea teritorială a Poliției reutilarea vehiculelor;</p> <p>c) pct. 80 din Nomenclatorul și tarifele la serviciile prestate contra plată de către subdiviziunile Ministerului Afacerilor Interne, autoritățile administrative și instituțiile din subordinea acestuia, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 896/2014.</p> <p>Hotărârile de Guvern precizate reglementează nemijlocit competența Poliției în domeniile menționate supra, astfel în virtutea rigorilor art. 3 alin. (4) din Legea nr. 100/2017 (proiectul actului normativ trebuie corelat cu prevederile actelor normative de același nivel cu care se</p>
---	--

<p>declarația pe proprie răspundere privind îndeplinirea cerinței de bună reputație; 9.4. lista aparatelor și a utilajelor aflate în dotarea atelierului; 9.5. copiile buletinelor de verificare metrologică valabile pentru mijloacele de măsurare incluse în Lista oficială a mijloacelor de măsurare și a măsurărilor supuse controlului metrologic legal, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.1042/2016; 9.6. schița atelierului, la scara 1:100, cu amplasarea aparatelor și utilajelor aflate în dotarea atelierului.</p> <p>Astfel, în baza notificării, atelierul declară pe propria răspundere întrunirea cerințelor stabilite de Codul transporturilor rutiere nr.150/2014 pentru inițierea și desfășurarea activităților conexe specificate în notificare. Ținând cont de analiza descrisă, se remarcă că proiectul atribuie, în mod nejustificat, atribuții care exced competențele legale ale subdiviziunii Inspectoratului General al Poliției. Acest fapt contravine prevederilor Legii nr. 320/2012 cu privire la activitatea Poliției și statutul polițistului cât și Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier.</p> <p>În conformitate cu jurisprudența Curții Constituționale, subliniem că, Curtea Constituțională a statuat prin Hotărârea nr. 29 din 28 octombrie 2016, că actul normativ subordonat legii nu poate conține norme primare, iar conținutul actului normativ urmează să fie în strictă corespundere cu normele și scopul legii sau ale actului normativ superior și nu poate introduce reglementări noi, altele decât</p>	<p>află în conexiune) se apreciază că proiectul nu este excesiv.</p> <p>6. Reutilarea vehiculelor rutiere reprezintă în sensul CTR și HG nr. 249/2025 o activitate specifică de autoservice, practică de către unitățile specializate (în continuare – <i>atelier</i>) care desfășoară activități de întreținere, reparații, reglare, reutilare în domeniul de autoservice a vehiculelor rutiere, precum și de dezmembrare a acestora.</p> <p>Atelierele la rândul lor pentru a activa urmează să întrunească condițiile stabilite de legislație în vederea înregistrării oficiale pentru desfășurarea activităților de autoservice (la caz art. 96, 100 CTR, etc.) prin notificare adresată Agenției Naționale Transport Auto (a se vedea Hotărârea Guvernului nr. 550/2018 cu privire la aprobarea Conceptului tehnic al Sistemului informațional automatizat de gestionare și eliberare a actelor permissive).</p> <p>Reutilarea în sensul modificării parametrilor constructivi, funcționali sau de calitate ai vehiculelor rutiere prin efectuarea cum ar fi: schimbarea caroseriei vehiculului, după cum urmează: platformă, benă cu obloane rabatabile, furgon, caroserie amenajată cu pereți izolați și fără echipament pentru a menține temperatura interioară, caroserie amenajată cu pereți izolați, dar fără echipament pentru a menține temperatura interioară, benă cu prelată, caroserie amovibilă (suprastructură interschimbabilă) etc. (a se vedea pct. 2.6.1 din Regulamentul cu privire la desfășurarea activității de autoservice, aprobat prin HG nr. 249/2025) presupune aspecte privind starea tehnică a vehiculelor, domeniu în care Poliția are competență, conform actelor normative specificate în Nota de fundamentare și prezenta sinteză.</p> <p>Subsidiar, se remarcă faptul că pentru eliberarea de</p>
--	---

	<p>cele stabilite de lege sau actul superior. De asemenea, actul normativ nu poate interveni în domeniul nereglementat de lege.</p> <p>Prin urmare, atribuirea de competențe improprii entităților publice poate genera riscuri multiple de corupție și vulnerabilități instituționale, or, potrivit Convenției Națiunilor Unite împotriva Corupției, fiecare stat parte se străduiește să evalueze periodic instrumentele juridice și măsurile administrative pertinente pentru a determina dacă acestea sunt corespunzătoare pentru a preveni și combate corupția. Aceasta fiind și poziția constantă a Curții Constituționale, potrivit căreia combaterea corupției reprezintă un element fundamental al asigurării statului de drept, având în vedere impactul negativ profund al acestui fenomen asupra democrației, drepturilor omului, economiei și calității vieții. În acest sens, Curtea a subliniat că lupta împotriva corupției constituie un obiectiv național, consacrat prin angajamente internaționale și documente naționale relevante (HCC nr. 7 din 16 aprilie 2015, §§ 33-34; HCC nr. 32 din 5 decembrie 2017, § 53).</p>	<p>către Poliție a actelor (la caz, „permisiunea de reutilare eliberată de către subdiviziunea competentă din cadrul Ministerului Afacerilor Interne”, „actul expertizei tehnice eliberat de către subdiviziunea competentă din cadrul Ministerului Afacerilor Interne” și „concluzia privind corespunderea stării tehnice a acestora cu cerințele securității circulației rutiere”) statuate în Hotărârile de Guvern menționate supra se impune stabilirea unor proceduri care să stabilească mecanismul de eliberare a acestora aplicabil atât funcționarilor publici, precum și persoanelor interesate, motiv pentru care, s-a optat pentru elaborarea proiectului de act normativ, derivat din Hotărârea Guvernului nr. 415/2003.</p>
54	<p>Un alt aspect conceptual al proiectului este Capitolul III denumit generic „Verificarea stării tehnice a vehiculelor”, cu toate acestea, conținutul acestuia depășește sfera unei simple verificări așa cum este prevăzut în Legea privind siguranța traficului rutier, și anume constatarea defecțiunilor tehnice de către subdiviziunea abilitată din subordinea Inspectoratului General al Poliției din cadrul Ministerului Afacerilor</p>	<p>Se acceptă parțial.</p> <p>1. Capitolul III din proiect, nu se referă la controale de stat în sensul Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat, dar la verificarea stării tehnice în sensul Legii nr. 131/2007 (art. 7 lit. d)) și Legii nr. 320/2012 (art. 21 alin. (4) lit. b)).</p> <p>Subsecvent, este de menționat că în conformitate cu art. 25 alin. (5) pct. 15) din Legea nr. 320/2012 în realizarea atribuțiilor de serviciu polițistul are</p>

<p>Interne, la vehiculele aflate în trafic. Astfel, capitolul include proceduri administrative privitor la controalele inopinate și a celor repetate, verificarea stării tehnice a troleibuzelor, verificarea vehiculelor persoanelor fizice și juridice care prestează servicii de transport rutier de persoane, de mărfuri.</p> <p>Capitolul II din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier stabilește competențele autorităților de resort în domeniul traficului rutier, astfel, constatarea stării tehnice a vehiculelor se efectuează cu mijloacele de măsurare legalizate și verificate metrologic în modul stabilit.</p> <p>Suplimentar, conform analizei efectuate, constatăm că, pentru a fi menținute în trafic rutier, vehiculele înmatriculate în Republica Moldova se supun inspecției tehnice periodice, care se efectuează la stații autorizate, iar constatarea defecțiunilor tehnice la vehiculele aflate în trafic o efectuează subdiviziunea abilitată din subordinea Inspectoratului General al Poliției din cadrul Ministerului Afacerilor Interne.</p> <p>Potrivit Directivei 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora, care a abrogat Directiva 2009/40/CE și a fost transpusă parțial prin Hotărârea Guvernului nr. 840/2024, inspecția tehnică periodică reprezintă principalul instrument de asigurare a conformității tehnice a vehiculelor. În acest context, controalele tehnice</p>	<p>împuternicirea să desfășoare operațiuni speciale. Operațiunile speciale (ca parte a managementului operațional al MAI) se realizează în modul stabilit de ministrul afacerilor interne și șeful Inspectoratului General al Poliției.</p> <p>Verificarea repetată se aplică asupra vehiculelor a căror exploatare a fost interzisă potrivit rigorilor legislației contravenționale și Regulamentului circulației rutiere, astfel pentru ca acestea să fie admise în circulație este imperios să fie înlăturate neajunsurile depistate.</p> <p>2. Totodată, pct. 28 a fost completat, în vederea precizării faptului că verificările stării tehnice a vehiculelor persoanelor fizice și juridice care prestează servicii de transport rutier de persoane sau de mărfuri se va realiza de către Poliție împreună cu ANTA.</p>
---	---

	<p>în trafic aplicabile vehiculelor utilitare au un caracter complementar. Această abordare este confirmată și de jurisprudența Curții Constituționale, care, prin Hotărârea nr. 74 din 27 iunie 2024 (§25), a reiterat rolul subsidiar al controalelor în trafic față de inspecțiile tehnice periodice. De asemenea, periodicitatea inspecției tehnice este stabilită Capitolul II din Regulamentul cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere și modificarea unor hotărâri ale Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 840/2024 și se efectuează de către stațiile de inspecție tehnică periodică, 8 autorizate de către Agenția Națională Transport Auto, conform prevederilor art.126 din Codul transporturilor rutiere nr.150/2014 cu respectarea obligațiilor prevăzute la art.133 din Codul prenotat.</p> <p>Astfel, instituirea controalelor inopinate și repetate, de a extinde verificarea stării tehnice a troleibuzelor, precum și a vehiculelor deținute de persoane fizice și juridice care prestează servicii de transport rutier de persoane sau de mărfuri, constituie o reglementare excesivă a domeniului controlului tehnic al vehiculelor de către Poliție. Se recomandă revizuirea conceptuală a capitolului III, în vederea corelării conținutului cu principiile de delimitare a competențelor instituționale.</p>	
55	<p>Proiectul a fost elaborat de către Ministerul Afacerilor Interne și are drept scop stabilirea clară a competenței materiale și procesuale a Poliției în domeniul verificării condițiilor tehnice</p>	<p>S-a luat act. Aspectele privind notificarea, delimitarea competențelor au fost revizuite, în modul descris mai sus (a se vedea pct. 52 -53 din prezenta sinteză).</p>

		<p>ale vehiculelor în scopul interzicerii exploatării lor dacă au devieri de la normele tehnice și ecologice.</p> <p>Prin proiect se propune aprobarea Regulamentului privind verificarea stării tehnice a vehiculelor de către Poliție și abrogarea Hotărârii Guvernului nr. 415/2003 despre aprobarea Regulamentului cu privire la supravegherea tehnică exercitată de Inspectoratul Național de Securitate Publică. Analiza proiectului propus scoate în evidență mai multe aspecte de fond, care impun o atenție sporită din partea autorului, și anume:- competențele entităților implicate în procesul de verificare a stării tehnice a vehiculelor;- notificarea prevăzută în procesul de reutilare;- categoriile de controale.</p>	
Ministerul Justiției (aviz nr. 04/1-7390 din 23.07.2025)	56	<p>Totodată, la textul propriu-zis al proiectului, aferent rigorilor de tehnică legislativă, se va reține:</p> <p>La proiectului hotărârii, în cuprinsul pct. 3, cuvântul „exercitării” se va substitui cu cuvântul „executării”.</p>	Se acceptă.
	57	<p>La proiectul Regulamentului privind verificarea stării tehnice a vehiculelor de către Poliție (în continuare – Regulament): Parafa de aprobare a anexei la proiectul hotărârii, se va expune după cum urmează: „Aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. ___/2025”.</p>	Se acceptă.
	58	<p>La pct. 11-14, în partea ce vizează procedura de notificare a subdiviziunii din subordinea Inspectoratului General al Poliției despre datele</p>	<p>Se acceptă parțial.</p> <p>1. Se reiterează argumentele expuse la pct. 53 din prezenta sinteză.</p>

	<p>vehiculului care urmează a fi supus reutilării/carosării și modul în care aceste lucrări urmează să fie îndeplinite, este de menționat că atât Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, cât Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 nu reglementează și nu impun condiționalitatea notificării de către proprietar/posesorul vehiculului sau reprezentantul acestuia. Prin urmare, prevederea unei obligații de notificare, în lipsa unei norme legale primare care să o susțină, excedă limitele delegării legislative conferite Guvernului și contravine principiului legalității reglementării prevăzut de Legea nr. 100/2017 privind actele normative.</p> <p>În acest context, se recomandă fie revizuirea proiectului hotărârii, eliminând obligația de notificare, fie completarea cadrului legal primar (prin modificarea legii) pentru a introduce expres această competență și condiționalitate.</p>	<p>2. Corelativ, pentru stabilirea procedurii de eliberare a actelor necesare de către Poliție s-a substituit cuvântul „notificare” (expusă în sensul Hotărârii Guvernului nr. 550/2018 cu privire la aprobarea Conceptului tehnic al Sistemului informațional automatizat de gestionare și eliberare a actelor permissive și Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător) cu cuvântul „solicitare” (noțiune preluată din Legea nr. 234/2021 cu privire la serviciile publice).</p> <p>În această ordine de idei, este de accentuat faptul că serviciul prestat de către Poliție urmează să fie realizat în conformitate cu prevederile Legii nr. 234/2021.</p> <p>3. De asemenea, s-au exclus atelierele specializate ca subiect al procedurii stipulate la pct. 11-14, iar Nota de fundamentare a fost completată cu noi raționamente provenite din legea prenotată.</p>
<p>59</p>	<p>La pct. 15, pentru o mai bună claritate, după cuvintele „în mod individual al vehiculului” se recomandă completarea cu textul „ , conform pct. 10 și 19, ”.</p>	<p>Se acceptă.</p> <p>Pct. 15 a fost completat cu textul „conform pct. 10 și 19”.</p>
<p>60</p>	<p>În conformitate cu pct. 16, „În scopul asigurării faptului că lucrările de reutilare/carosare/construire în mod individual realizate corespund cerințelor tehnice stabilite de prezentul Regulament, de standarde și alte acte normative, subdiviziunea IGP efectuează, în termen de 7 zile lucrătoare, verificarea stării tehnice a vehiculului și a utilajului montat cu întocmirea concluziei privind verificarea tehnică</p>	<p>Se acceptă.</p> <p>1. Proiectul a fost completat cu pct. 17 cu următorul cuprins: „17. Întocmirea concluziei privind verificarea tehnică a vehiculului reutilat/carosat/construit în mod individual este obligatorie în toate situațiile de efectuare a lucrărilor de reutilare/carosare/construire în mod individual a unui vehicul.”.</p> <p>2. La pct. 16, după textul „7 zile lucrătoare ” s-a</p>

	<p>a vehiculului reutilat/carosat/construit în mod individual (în continuare – concluzie), conform modelului stabilit de șeful IGP. Tariful pentru eliberarea concluziei se stabilește de către Guvern.”.</p> <p>Cu referire la norma prenotată se vor reține următoarele observații:</p> <p>În primul rând, din analiza normei, nu este clar dacă verificarea stării tehnice a vehiculului și a utilajului montat cu întocmirea concluziei privind verificarea tehnică a vehiculului reutilat/carosat/construit în mod individual, este obligatorie în toate situațiile de efectuare a unor lucrări de reutilare/carosare/construire în mod individual a unui vehicul.</p> <p>În al doilea rând, se recomandă concretizarea începutului calculării termenului de 7 zile lucrătoare în vederea verificării stării tehnice a vehiculului și a utilajului montat cu întocmirea concluziei privind verificarea tehnică a vehiculului reutilat/carosat/construit în mod individual.</p> <p>În al treilea rând, se impune reglementarea procedurii/modalității de comunicare a concluziei privind verificarea tehnică a vehiculului reutilat/carosat/construit în mod individual.</p>	<p>completat cu textul „de la recepționarea cererii”.</p> <p>3. Pct. 16, a fost completat cu al doilea enunț cu următorul cuprins:</p> <p>„Concluzia se expediază în adresa persoanei interesate în modul solicitat de către aceasta. Dacă, în solicitare persoana nu indică modalitatea de înștiințare a acesteia, concluzia se va expedia, prin scrisoare recomandată, la adresa de domiciliul/reședință a persoanei consemnate în Registrul de stat al populației.”.</p>
<p>61</p>	<p>La pct. 17, cuvintele „condițiilor stabilite” se vor substitui cu textul „cerințelor tehnice stabilite de prezentul Regulament, de standarde și alte acte normative”. Totodată, cuvintele „persoanei interesate” se vor substitui cu cuvintele „proprietarului/posesorului vehiculului sau</p>	<p>Se acceptă.</p> <p>1. La pct. 18:</p> <ul style="list-style-type: none"> - cuvintele „condițiilor stabilite” s-a substituit cu textul „cerințelor tehnice stabilite de prezentul Regulament, de standarde și alte acte normative”; - cuvintele „persoanei interesate” se vor substitui cu

	<p>reprezentantului legal al acestora, ori atelierului specializat”.</p> <p>Potrivit punctului nominalizat, după înlăturarea neajunsurilor constate, subdiviziunea IGP va elibera concluzia privind verificarea tehnică a vehiculului reutilat/carosat/construit în mod individual. În acest sens, nu este clar dacă pentru eliberarea concluziei menționate la pct. 17, este necesară efectuarea unei verificări repetate în condițiile pct. 16 din proiect. Astfel, se impune concretizarea aspectului evidențiat. Complementar, se va concretiza actul necesar de a fi prezentat de către proprietarul/posesorul vehiculului sau reprezentantul legal al acestora ori atelierul specializat în vederea confirmării înlăturării neajunsurilor depistate de către subdiviziunea IGP.</p>	<p>cuvintele „proprietarului/posesorul vehiculului sau reprezentantului legal al acestora, ori atelierului specializat”;</p> <p>- după cuvintele „înlăturarea neajunsurilor” s-a completat cu textul „și efectuarea verificării repetate”.</p> <p>2. Punctul 18 s-a completat cu al doilea enunț cu următorul cuprins:</p> <p>„Ulterior, după înlăturarea neajunsurilor, și după caz, prezentarea actului despre lucrările efectuate potrivit recomandărilor înaintate sau a certificatului de garanție conform modelului prevăzut la Anexa nr. 3 la Regulamentul cu privire la desfășurarea activității de autoservice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 249/2025 se efectuează verificarea repetată, cu eliberarea concluziei.”.</p>
62	<p>La pct. 18, cuvântul „înfăptuirea” se va substitui cu cuvântul „operarea”. Totodată, cuvintele „prin intermediul MConnect” se vor substitui cu textul „prin intermediul platformei de interoperabilitate (MConnect)”.</p>	<p>Se acceptă.</p> <p>La pct. 19, cuvântul „înfăptuirea” s-a substituit cu cuvântul „operarea”. Totodată, cuvintele „prin intermediul MConnect” s-a substituit cu textul „prin intermediul platformei de interoperabilitate (MConnect)”.</p>
63	<p>La pct. 24, aferent tabelului ce vizează carosarea vehiculelor din categoria M, se consideră judicioasă includerea tabelului indicat în cadrul unei anexe distincte la Regulament.</p>	<p>Se acceptă.</p> <p>Pct. 24 a fost modificat, după cuvintele „Categoriile de reutilare” s-a completat cu textul „și carosare pentru vehiculele din categoria M”.</p> <p>De asemenea, tabelul a fost inclus în anexa Regulamentului.</p>
64	<p>Conform pct. 32, rezultatele activității de verificare a stării tehnice se consemnează în procesul-verbal privind verificarea tehnică a vehiculului. Totodată, potrivit pct. 33, dacă se</p>	<p>Precizare.</p> <p>Proiectul face referire la procesul-verbal de inspectare tehnică a vehiculului indicat la art. 438¹ din Codul contravențional nr. 218/2008.</p>

constată ilegalități/abateri de la condițiile tehnice pentru admiterea în circulație a mijloacelor de transport prevăzute de legislație, acestea se indică în procesul-verbal indicat la pct. 32 și se interzice exploatarea vehiculului/vehiculelor în modul stabilit de secțiunea a 18-a din capitolul IV al Regulamentului circulației rutiere și art. 4381 din Codul contravențional nr. 218/2008. Cu referire la procedura nominalizată, se notează că, potrivit art. 438¹ din Codul contravențional nr. 218/2008, „Faptul necorespunderii stării tehnice și a utilajului vehiculului standardelor și normativelor în vigoare se consemnează în procesul-verbal de inspectare tehnică a vehiculului, care se va întocmi în 3 exemplare: un exemplar rămâne la persoana care a decis ridicarea plăcilor, al doilea exemplar se transmite persoanei care a preluat spre păstrare plăcile, iar cel de-al treilea exemplar se înmânează conducătorului vehiculului.”. Astfel, nu este clar dacă procesul-verbal privind verificarea stării tehnice a vehiculului va substitui procesul-verbal de inspectare tehnică ce se întocmește potrivit art. 438¹ din Codul contravențional nr. 218/2008. În caz contrar, se recomandă revizuirea pct. 33 din proiect, astfel încât să fie stabilit expres că procesul-verbal privind verificarea tehnică a vehiculului nu degreveză de obligativitatea întocmirii procesului verbal de inspectare tehnică a vehiculului conform procedurii reglementate la art. 4381 din Codul contravențional nr. 218/2008.

Însă pentru a elimina interpretarea dualistă vis-a-vis de cuvântul „inspectare” care ar putea fi perceput ca „inspectare tehnică” în sensul anexei nr. 3 la Hotărârea Guvernului nr.1047/1999 (Regulile de inspectie tehnică periodică a autovehiculelor și remorcilor acestora) sau art. 125 din CTR (Inspeția tehnică periodică a vehiculelor rutiere se efectuează în cadrul stațiilor de inspectie tehnică specializate și autorizate de către Agenție, în condițiile prezentului cod), s-a considerat relevant ca cuvântul „inspectie” să fie substituit cu cuvântul „verificare” după formula textului art. 7 lit. d) din Legea nr. 131/2007 (în redacția Legii nr. 25/2025 pentru modificarea unor acte normative (Legea nr.131/2012 privind controlul de stat și legile sectoriale conexe), or în conformitate cu art. 7 alin. (3) din Legea nr. 100/2017, în cazul în care între două acte normative cu aceeași forță juridică apare un conflict de norme, se aplică prevederile ultimului act normativ adoptat, aprobat sau emis, cu excepția situațiilor prevăzute la art.5 alin.(3) și (4).

65	la pct. 33, se consideră judicioasă completarea normei cu textul „ , după caz”. Or, nu orice ilegalitate/abatere de la condițiile tehnice pentru admiterea în circulație a mijloacelor de transport pot cauza aplicarea măsurii procesuale de constrângere sub forma interzicerii exploatării vehiculului prin retragerea plăcii cu numărul de înmatriculare al acestuia, ci doar acele acțiuni/inacțiuni prevăzute la art. 438 ¹ alin. (2) din Codul contravențional nr. 218/2008.	Se acceptă. Pct. 33, după textul „pct. 32 și” s-a completat cu textul „ , după caz,”.
66	În conformitate cu pct. 36, verificarea repetată a stării tehnice a vehiculelor se va efectua expirarea termenului acordat pentru înlăturarea defecțiunilor/neaajunsurilor constatate urmare a efectuării verificării inopinate. În acest sens, nu este clar de ce nu este posibilă efectuarea verificării tehnice repetate, la inițiativa proprietarului/posesorului vehiculului, anterior termenului acordat pentru înlăturarea defecțiunilor/neaajunsurilor constatate urmare a efectuării verificării inopinate.	Se acceptă. La pct. 36, textul „expirarea termenului acordat pentru” a fost exclus. Prin urmare, pct. 36 va prevedea că, verificarea repetată a stării tehnice a vehiculelor se va efectua după înlăturarea defecțiunilor/neaajunsurilor constatate urmare a efectuării verificării inopinate.
67	La pct. 39, cuvintele „urmează să fie” se vor substitui cu cuvintele „pot fi”, iar textul „/normative administrative” se va exclude.	Se acceptă. La pct. 39, cuvintele „urmează să fie” s-a substituit cu cuvintele „pot fi”, iar textul „/normative administrative” s-a exclus.

Avize parvenite în cadrul procedurii de notificare

<p align="center">Agenția Națională Transport Auto</p> <p align="center">(aviz nr.02/1-1-4041 din 18.07.2025)</p>	68 Potrivit pct. 2.2. din Nota de fundamentare, la alin. (13) și (14), se face referire la atribuțiile Agenției Naționale Transport Auto în ceea ce privește verificarea stării tehnice a vehiculelor comerciale aflate în trafic pe drumurile publice,	S-a luat act.
--	---	----------------------

conform art. 81 lit. c) din Legea nr. 131/2007, privind siguranța traficului rutier. În acest context, se constată că, competențele Agenției Naționale Transport Auto sunt distincte de cele ale Ministerului Afacerilor Interne, aspect reflectat prin următoarele considerente:

1. Agenția Națională Transport Auto este o autoritate administrativă subordonată organului central de specialitate în domeniul transporturilor, investită cu atribuții specifice organului de control de stat, în sensul Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat, în domeniile expres prevăzute la pct. 8 din anexa nr. 1 a legii menționate. Aceste atribuții se regăsesc, de asemenea, în Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier, Agenția Națională Transport Auto exercitând competențe în temeiul unei legi speciale care reglementează raporturile juridice-sociale din domeniul traficului rutier.

2. Inspectoratul General al Poliției constituie o autoritate administrativă aflată în subordinea Ministerului Afacerilor Interne, organizată juridic ca inspectorat de stat, având atribuții ce vizează exercitarea funcțiilor de supraveghere în domeniul siguranței traficului rutier. Aceste atribuții sunt stabilite prin prevederile Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, Legii nr. 320/2012 cu privire la activitatea Poliției și statutul polițistului, precum și ale Codului contravențional nr. 2018/2008 (a se vedea art. 400 alin. (1) privind competența de examinare și constatare a contravențiilor, stipulată la art. 228 – 229 din același act

	<p>normativ).</p> <p>3. Potrivit punctului 21 din compartimentului 3.1 al Notei de fundamentare la Legea nr. 35/2025 pentru modificarea unor acte normative (Legea nr.131/2012 privind controlul de stat și legile sectoriale conexe), se propune modificarea Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, în scopul extinderii competențelor Agenției Naționale Transport Auto și ajustarea competențele Inspectoratului General al Poliției în ceea ce privește verificarea stării tehnice a vehiculelor.</p> <p>4. Conform art. 134 alin. (4) pct. 5) al Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014, dacă se constată că starea tehnică a vehiculului testat este necorespunzătoare, Agenția Națională Transport Auto consemnează acest fapt printr-un proces verbal de control întocmit la ieșirea vehiculului din stația de inspecție tehnică periodică, pe drumurile publice, cu utilizarea laboratorului mobil, conform procedurilor stabilite de Agenție. Potrivit concluziilor autorului proiectului, atribuțiile privind verificarea stării tehnice a mijloacelor de transport sunt exercitate de către autoritățile administrative indicate, în limitele competențelor legale stabilite de cadrul normativ în vigoare.</p>	
69	<p>Menționăm faptul că atribuirea competenței Agenției Naționale Transport Auto de a efectua verificarea stării tehnice a vehiculelor comerciale aflate în trafic pe drumurile publice, reglementată prin art. 8¹ lit. c) din Legea nr. 131/2007, are la bază prevederile Directivei</p>	<p>Se acceptă parțial.</p> <p>1. Pentru înlăturarea conflictului de competență, pct. 28 din proiect a fost completat, în vederea precizării faptului că verificările stării tehnice a vehiculelor persoanelor fizice și juridice care prestează servicii de transport rutier de persoane sau de mărfuri se va realiza</p>

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. În conformitate cu angajamentele asumate în cadrul Programului Național de Aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029 (PNA), aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, pentru implementarea Acordului de Asociere, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale urmează să elaboreze proiectul Hotărârii de Guvern privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă pe teritoriul Republicii Moldova, în vederea transpunerii integrale a Directivei 2014/47/UE (Anexa A: Cluster 4. Agenda verde și conectivitate sustenabilă, Capitolul 14 Politica de Transport, Acțiunea 64).

Mai mult ca atât, în conformitate cu Programul Național de Aderare nominalizat, Agenția Națională Transport Auto urmează să fie dotată cu echipamentul necesar pentru efectuarea inspecțiilor tehnice rutiere în trafic (Anexa B: Cluster 4. Agenda verde și conectivitate sustenabilă, Capitolul 14 Politica de Transport, Acțiunea 22).

Este de menționat faptul că, autorul proiectului nu a ținut cont de prevederile Directivei sus-menționate, în condițiile în care controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care urmează a fi efectuat de către Agenția Națională Transport Auto presupune un spectru mult mai

de Poliție în comun cu ANTA.

2. Referitor la transpunerea Directivei 2014/47/UE se reiterează argumentele expuse la pct. 43 din prezenta sinteză.

larg decât cel indicat în Nota de fundamentare. Astfel, potrivit art. 134 alin. (4) pct. 5) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, se constată că, Agenția Națională Transport Auto este în drept să stabilească starea tehnică necorespunzătoare a vehiculului testat inclusiv în urma ieșirii acestuia din stația de inspecție tehnică periodică, atunci când acesta circulă pe drumurile publice.

Aprobarea acestui proiect, în forma propusă, ar conduce la limitarea competențelor Agenției Naționale Transport Auto în ceea ce privește verificarea stării tehnice a vehiculelor comerciale aflate în trafic pe drumurile publice, conform scopului declarat.

Aceasta rezultă din necesitatea și angajamentul Guvernului Republicii Moldova de a transpune în legislația națională prevederile Directivei 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. Totodată, este necesară alinierea la prevederile Regulamentului 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 controlului tehnic în trafic.

Agencia Servicii Publice (aviz nr.01/9089 din 14.07.2025)	70	<p>Instituția Publică „Agenția Servicii Publice” a examinat repetat proiectul de hotărâre a Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind verificarea stării tehnice a vehiculelor de către Poliție (număr unic 402/MAI/2025) și vă comunică despre lipsa de obiecții și propuneri ca urmare a acceptării recomandărilor expuse în avizul precedent.</p>	S-a luat act.
		<p>Cu referire la pct.15 din proiectul regulamentului, care prevede obligativitatea obținerii unui certificat de cântărire privind masa proprie a vehiculului de la un atelier specializat de cântărire, recomandăm consultarea autorității responsabile de autorizarea atelierelor respective sau, după caz, a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. Această recomandare se bazează pe faptul că Agenția Servicii Publice se confruntă, în practică, cu un număr tot mai mare de cazuri în care solicitanții nu pot prezenta un astfel de certificat, din cauza lipsei agenților economici autorizați care desfășoară activitatea de cântărire a vehiculelor și emiterea documentelor oficiale corespunzătoare, cu indicarea masei proprii a mijlocului de transport. În acest context, considerăm oportună clarificarea cadrului normativ privind existența și funcționarea atelierelor specializate de cântărire, inclusiv stabilirea responsabilității pentru autorizarea și supravegherea acestora, pentru a evita situațiile de blocaj în procesul de înmatriculare a vehiculelor.</p>	Nu se acceptă. Propunerea înaintată excede obiectul de reglementare a proiectului.
Ministerul Infrastructurii și	71	<p>În vederea asigurării unei corelări a prevederilor Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014,</p>	S-a luat act.

<p>Dezvoltării Regionale</p> <p>(aviz nr. 11-3889 din 21.07.2025)</p>	<p>precum și cu dispozițiile Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, este primordial ca atribuțiile instituțiilor implicate în proces, să fie clar delimitate și definite. În acest context, subliniem că obiectul reglementării propuse, trebuie să se limiteze strict la definirea mecanismelor necesare pentru aplicarea legii, fără a extinde domeniul de reglementare asupra aspectelor tehnice privind modificarea, reutilarea, construirea individuală sau carosarea vehiculelor.</p>	
	<p>72 La pct. 9 din proiectul Regulamentului prin care se prevede obținerea unei permisiuni din partea Inspectoratului General al Poliției pentru activități de reutilare sau carosare, reiterăm că o asemenea exigență nu este prevăzută de Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, nici de Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier sau de alte acte normative relevante în materie.</p>	<p>Precizare. Proiectul definitivat remis spre expertizare nu conține la pct. 9 prevederea potrivit căreia se necesită „obținerea unei permisiuni din partea Inspectoratului General al Poliției”.</p>
	<p>73 La pct. 11-14, propunem revizuirea sau, după caz, excluderea prevederilor respective, întrucât nici Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, nici Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier și nici alte acte normative relevante nu stabilesc condițiile necesare pentru inițierea procesului de reutilare.</p>	<p>Se acceptă parțial. Se reiterează cele expuse la pct. 58 din prezenta sinteză.</p>
	<p>74 La pct. 21, reiterăm recomandarea ca acesta să fie revizuit sau, după caz, transpus într-un act normativ distinct, întrucât instituie condiții restrictive ce excedează sfera de reglementare a prezentului Regulament.</p>	<p>Nu se acceptă. Se reiterează argumentele expuse la pct. 36 din prezenta sinteză.</p>
	<p>75 Referitor la Capitolul III „Verificarea stării</p>	<p>Nu se acceptă.</p>

	<p>tehnice a mijloacelor de transport”, reiterăm recomandarea formulată în cadrul avizării prealabile, de a integra parțial în proiect, prevederile Directivei 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. Pe această tragem repetat atenția că, în conformitate cu prevederile art. 7 lit. d) a actului UE, Ministerul Afacerilor Interne asigură verificarea stării tehnice a vehiculelor, a autovehiculelor și a remorcilor, aflate în proprietatea, în posesia sau în folosința persoanelor fizice și juridice de drept public sau privat, pentru a stabili dacă acestea corespund condițiilor tehnice stipulate de legislație. Astfel, transpunerea parțială a prevederilor Directivei ar permite uniformizarea procedurilor de control, pentru toți participanții la trafic și ar alinia practicile naționale la practicile Uniunii Europene</p>	<p>1. Se reiterează argumentele expuse la pct. 36 din prezenta sinteză.</p> <p>2. Suplimentar, cu titlu de informare, se menționează că în vederea asigurării transpunerii Directivei 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, la propunerea MIDR s-a completat Legea nr. 131/2007 (art. 8 lit. c¹)) (a se vedea Legea nr. 25/2025 pentru modificarea unor acte normative (Legea nr.131/2012 privind controlul de stat și legile sectoriale conexe) în scopul stabilirii atribuției ANTA de a verifica starea tehnică a vehiculelor comerciale aflate în trafic pe drumurile publice.</p>
--	--	---

**Secretar de stat
al Ministerului Afacerilor Interne**

Alexandru BEJAN