

**NOTA DE FUNDAMENTARE**  
**la proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale**

<b>1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ</b>
Proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale, este elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale ( <i>în continuare - MIDR</i> ).
<b>2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ</b>
<b>2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ</b>
<p>Republica Moldova, în calitate de stat asociat la Uniunea Europeană, s-a angajat prin Capitolul 14 „Politica în domeniul transporturilor” al Acordului de Asociere RM-UE să transpună și să implementeze treptat acquis-ul Uniunii Europene în domeniul transporturilor rutiere, inclusiv cadrul de siguranță tehnică și controlul vehiculelor comerciale în trafic.</p> <p>Unul dintre actele legislative de bază în acest domeniu este Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind controalele tehnice în trafic ale vehiculelor comerciale care circulă în Uniune („Directiva RSI”).</p> <p>Această directivă are scopul de a asigura că vehiculele comerciale aflate în circulație mențin un nivel corespunzător de siguranță tehnică și protecție a mediului între două inspecții periodice, prin controale în trafic efectuate aleatoriu, bazate pe evaluarea riscului operatorului de transport.</p> <p>Proiectul hotărârii de Guvern a fost elaborat, întru executarea prevederilor art. 8, lit. f) și art. 8<sup>1</sup>, lit. c) din Legea 131/2007 privind siguranța traficului rutier și acțiunea nr. 58 din Programul Național de Aderare al Republicii Moldova la Uniunea Europeană (2025-2029), Clusterul 4, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025., în vederea transpunerii prevederilor:</p> <p>a) 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 (Text cu relevanță pentru SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, CELEX: 32014L0047, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva delegată (UE) 2021/1716 a Comisiei din 29 iunie 2021;</p> <p>b) Regulamentului de punere în aplicare 2017/2205/UE al Comisiei din 29 noiembrie 2017 privind normele detaliate referitoare la procedurile de notificare a vehiculelor comerciale cu deficiențe majore sau periculoase identificate în timpul unui control tehnic în trafic, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (CELEX: 32017R2205).</p>
<b>2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative</b>
<p>Controlul în trafic al vehiculelor este o practică legală obișnuită, efectuată de către autoritatea competentă, care are ca scop asigurarea unui nivel ridicat de siguranță rutieră și precum și crearea cadrului necesar desfășurării unui trafic rutier fluent, ordonat și sigur.</p> <p>În prezent, Republica Moldova nu dispune de un sistem reglementat de control tehnic în trafic (RSI) pentru vehiculele comerciale. Activitățile de control în trafic sunt efectuate de Agenția Națională Transport Auto (<i>în continuare - ANTA</i>), în baza Codului Transporturilor rutiere nr. 150/2014 precum și a Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier.</p> <p>Cu toate acestea, controalele efectuate de ANTA vizează preponderent:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- verificarea licențelor de transport și a actelor de însoțire a mărfurilor;</li><li>- verificarea utilizării tahografelor și a respectării timpilor de conducere și odihnă;</li><li>- verificarea greutateii și dimensiunilor vehiculelor.</li></ul>

Nu există o componentă tehnică uniformă privind starea vehiculului în trafic, bazată pe criteriile prevăzute în anexele Directivei 2014/47/UE (starea sistemelor de frânare, direcției, suspensiei, anvelopelor, emisiilor etc.), iar raportarea deficiențelor și clasificarea lor în minore, majore sau periculoase nu este reglementată.

Legea privind siguranța traficului rutier nr. 131/2007, în art. 8, lit. f) și art. 8<sup>1</sup>, lit. c) prevede efectuarea controlului tehnic în trafic al vehiculelor comerciale, ca parte a unui sistem de reglementare pentru siguranța circulației pe drumurile publice, suplimentar inspecțiilor tehnice periodice, iar în prezent, sistemul de control tehnic în trafic al vehiculelor comerciale în Republica Moldova se află într-o etapă incipientă și nu este reglementat în mod distinct, ceea ce generează lacune instituționale și tehnice majore în aplicarea normelor de siguranță rutieră.

La 3 aprilie 2014 Parlamentul European a adoptat 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 (Text cu relevanță pentru SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, CELEX: 32014L0047, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva delegată (UE) 2021/1716 a Comisiei din 29 iunie 2021 pentru:

- Asigurarea unui nivel ridicat de siguranță rutieră. Directiva subliniază că vehiculele trebuie să fie menținute într-o stare tehnică sigură pentru a contribui la un nivel ridicat de siguranță rutieră, cu scopul principal de a reduce accidentele cauzate de defecțiuni tehnice, prin completarea sistemului de inspecții periodice cu inspecțiile în trafic.
- Aplicarea uniformă și nediscriminatorie în întreaga Uniune Europeană și cerințe economice și de concurență echitabilă. Directiva urmărește armonizarea normelor privind controalele tehnice efectuate pe drumurile publice, pentru a evita denaturarea concurenței între operatorii de transport și pentru a asigura condiții egale pe piața internă.
- Cooperarea între autoritățile competente din statele membre și schimbul de informații. Un element-cheie este cooperarea între statele membre și autoritățile competente, inclusiv prin schimbul de date despre rezultatele inspecțiilor și deficiențele vehiculelor. Acest lucru permite o aplicare mai eficientă și direcționată a controalelor.
- Organizarea controlului vehiculelor pe baza indicatorilor de risc. Introduce conceptul de profil de risc al operatorului, și pentru operatorii economici care mențin un istoric bun de conformitate ar trebui să fie supuși unui număr mai redus de inspecții.
- Formarea profesională a angajaților. Obligație de formare continuă a personalului ANTA și al altor organe competente implicate.
- Transparență și cooperare internațională. Creează obligația de raportare periodică către Comisia Europeană.

În prezent, legislația națională (Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 și actele subsecvente) nu conține proceduri și cerințe detaliate privind inspecțiile tehnice în trafic, iar controlul tehnic al vehiculelor este efectuat doar în cadrul stațiilor de inspecție tehnică periodică, conform HG nr. 840/2024.

Prin urmare, nu există:

- norme privind modul de selectare a vehiculelor pentru control în baza unui profil de risc;
- cerințe uniforme pentru echipamentele utilizate la inspecțiile în trafic;
- reguli pentru formarea și atestarea inspectorilor tehnici în trafic;
- proceduri pentru schimbul de informații între autorități.

În acest sens, se impune crearea cadrului normativ național nou, compatibil cu dispozițiile Directivei 2014/47/UE și a Directivei 2017/2205/UE.

Republica Moldova se confruntă cu un nivel ridicat al riscului rutier, rata deceselor în accidente fiind mai mult decât dublă peste media UE (conform datelor anului 2024) – un indicator alarmant ce relevă necesitatea unor măsuri suplimentare de prevenire. Deși factorul uman este principala cauză a accidentelor, starea tehnică necorespunzătoare a vehiculelor

contribuie de asemenea la agravarea consecințelor accidentelor și la producerea unor incidente (ex: defectarea sistemului de frânare sau explozii de anvelope în trafic pot provoca accidente grave). În prezent, legislația națională prevede obligativitatea inspecției tehnice periodice (*în continuare - ITP*) a vehiculelor, însă între două inspecții periodice pot apărea defecțiuni sau intervenții neautorizate care să pună în pericol siguranța. Lipsa unor controale tehnice inopinate sistematice face dificilă depistarea vehiculelor care, deși dețin ITP valabil, nu mai corespund cerințelor tehnice din cauza uzurii sau a întreținerii necorespunzătoare.

Republica Moldova are un parc auto în creștere, compus preponderent din autoturisme, dar și un număr semnificativ de vehicule comerciale. În anul 2024 erau înregistrate peste **1,16 milioane** vehicule în Registrul de stat al transporturilor, dintre care aproximativ **205.987 de autovehicule pentru transportul mărfurilor** și **21.370 de autobuze și microbuze de pasageri**. De asemenea, erau înmatriculate circa 90.478 remorci și semiremorci tractate și alte categorii relevante. Vehiculele comerciale (pentru transport rutier de mărfuri și călători) reprezintă așadar o parte importantă (circa 18-20%) din totalul parcului auto național.

Conform datelor ANTA, la sfârșitul anului 2024, erau înregistrați **3529 operatori de transport** comercial, care administrează **21633 vehicule comerciale de transport marfă**. De asemenea, sunt înregistrați **895 operatori de transport de persoane**, care administrează **6665 vehicule de transport pasageri**.

Inspecțiile tehnice periodice, efectuate în conformitate cu cerințele HG nr. 840/2024, a vehiculelor rutiere, denotă o pondere de circa 58% din autovehiculele înmatriculate în Registrul de Stat al Transporturilor, **supuse verificărilor în trafic efectuate sporadic indică o pondere îngrijorătoare de vehicule cu probleme tehnice sau de conformitate**, în pofida obligativității inspecțiilor periodice. În anul 2024, în urma controalelor efectuate asupra vehiculelor comerciale, între **20-42% dintre vehiculele verificate s-au dovedit cu neconformități**, fiind dispuse sancțiuni contravenționale și chiar suspendarea dreptului de utilizare a unor vehicule nesigure. Această rată ridicată de neconformitate relevă existența unor lacune normative și de implementare: pe de o parte, cadrul legal actual nu prevede detaliat proceduri de control tehnic în trafic (controlul se efectuează preponderent pe latura documentară, a greutății și a respectării timpilor de conducere, mai puțin pe starea efectivă a sistemelor vehiculului), iar pe de altă parte capacitatea instituțională limitată face ca numărul controalelor tehnice inopinate să fie redus raportat la dimensiunea parcului. În absența unui sistem formal de inspecție tehnică rutieră conform Directivei 2014/47/UE, numai circa 2-3% din vehiculele comerciale sunt estimate a fi verificate tehnic în trafic anual, insuficient față de recomandarea UE de cel puțin 5%. Astfel, există vehicule ce pot circula pe drumurile publice cu defecțiuni periculoase nedetectate la timp, aceasta întâmplându-se, în mare parte, pentru traficul național, crescând riscul de accidente și poluare.

Chiar dacă Poliția, în virtutea atribuțiilor sale de supraveghere și control a circulației, verifică respectarea reglementărilor de circulație aferente, controlul tehnic în trafic, care deseori este un element sporit de pericol, nu se execută, din lipsă de reglementări și dotări tehnice respective ale autorității administrative subordonată organului central de specialitate în domeniul transporturilor rutiere, care asigură implementarea documentelor de politici publice și a strategiilor naționale de dezvoltare în domeniul transporturilor rutiere, controlează și supraveghează respectarea legislației naționale și internaționale în domeniu de către operatorii de transport rutier și de către întreprinderile ce desfășoară activități conexe transportului rutier, în conformitate cu cerințele HG nr. 151/2022 cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Naționale Transport Auto.

Ca urmare, conform datelor IGP, numărul sancțiunilor aplicate pentru încălcarea prevederilor art. 229, alin. (2) din Codul Contravențional nr.218/2008, pe perioada ultimilor ani este în creștere.

Potrivit datelor din Sistemul informațional automatizat “Registrul de Stat al accidentelor rutiere” pe parcursul lui 2024 s-au înregistrat 176 accidente rutiere grave, cu implicarea vehiculelor comerciale, implicate în transportul de mărfuri și pasageri, în care și-au pierdut viața 10 persoane, iar 291 au fost rănite grav. Numărul accidentelor rutiere menționate s-a majorat cu circa 22%, în comparație cu anul 2023. Chiar dacă numărul deceselor s-a redus cu 9%, numărul persoanelor rănite grav a crescut cu circa 60%. Este de menționat că trendul de severitate a accidentelor rutiere la acest tip de vehicule este în creștere, ca și numărul de încălcări stabilite în trafic, chiar dacă per general, siguranța pe drumuri se îmbunătățește.

### **3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse**

#### **3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi**

Scopul proiectului constă transpunerea prevederilor Directivei 2014/47/UE a Parlamentului European și Consiliului din 3 aprilie 2014 privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune și de abrogare a Directivei 2000/30/CE, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, CELEX:32014L010047, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva delegată (UE) 2021/1716 a Comisiei din 29 iulie 2021 și a 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 unui control tehnic în trafic, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (CELEX: 32017R2205), cât și în revizuirea prevederilor actuale ale Codului transporturilor rutiere nr.150/2014, prin aducerea acestora în concordanță cu cadrul național și internațional de reglementare a controlului tehnic în trafic al vehiculelor comerciale.

Proiectul propune aprobarea unor prevederi care să definească structura sistemului național de control tehnic în trafic, precum și modul de efectuare a acestuia, urmare condițiilor și procedurilor de verificare și raportare, pe bază de risc.

Conform prevederilor proiectului, controlul tehnic în trafic va fi realizat de către inspectorii din dotarea autorității competente de control.

Proiectul se aplică vehiculelor comerciale rutiere înmatriculate în Republica Moldova sau într-un stat străin, care intră sau circulă pe teritoriul național, cu o viteză maximă constructivă ce depășește 25 km/h și fac parte din următoarele categorii:

- vehicule pentru transportul de persoane: M2, M3;
- vehicule pentru transportul de mărfuri: N1, N2, N3;
- remorci și semiremorci: O3, O4;
- vehicule din categoriile T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b și T4.3b,

De asemenea, reglementarea se extinde asupra autobuzelor, autocarelor, vehiculelor transportând mărfuri periculoase și asupra vehiculelor cu masa totală mai mare de 3,5 tone.

Proiectul instituie trei niveluri de control, conform modelului din Directiva 2014/47/UE:

1. Control vizual simplificat - verificarea documentelor, a anvelopelor, dispozitivelor de iluminare, semnalizare, stare vizibilă a caroseriei;
2. Control tehnic rapid - testarea funcțională a sistemelor de frânare, direcție, suspensie, emisii și fixare a încărcăturii;
3. Control tehnic complet - verificări detaliate în stații mobile sau fixe dotate cu echipamente, conform anexei I a directivei/proiectului HG.

Proiectul definește competențele instituțiilor implicate:

ANTA – autoritate principală de control tehnic în trafic; coordonează activitățile și gestionează baza de date națională a deficiențelor.

INSP – sprijină operațiunile de control în trafic și poate dispune oprirea vehiculului pentru efectuarea inspecției tehnice.

Regulamentul posedă următoarele anexe :

Anexa nr. 1. Elemente de clasificare în funcție de gradul de risc;  
Anexa nr. 2. Domeniul de aplicare a controalelor tehnice în trafic;  
Anexa nr. 3. Cerințe față de arimarea încărcăturii;  
Anexa nr. 4. Modelul de raport de control tehnic în trafic. Lista punctelor care fac obiectul controlului;

Anexa nr. 5. Formularul standard pentru raportarea către comisie;

Anexa nr. 6. Cerințe minime privind conținutul mesajelor XML.

Prin adoptarea proiectului de Regulament se urmărește stabilirea:

- Domeniului de aplicare;
- Tipurilor de control;
- Competențelor autorităților și delimitarea acestora cu un scop comun bine determinat;
- Clasificării deficiențelor stabilite în trafic;
- Sistemului de evaluare a riscului operatorului de transport;
- Raportării și schimbului de date între State;
- Regimului de sancțiuni și măsurilor administrative;
- Echipamentelor și infrastructurii de control;
- Formării și certificării angajaților ANTA cu funcții de control tehnic în trafic;

Elemente de noutate esențiale față de cadrul actual sunt:

1. Alinierea directă la Directiva 2014/47/UE, prin reglementarea expresă a controlului tehnic în trafic;
2. Uniformizarea criteriilor de evaluare tehnică prin introducerea clasificării deficiențelor (minore, majore, periculoase);
3. Control direcționat pe baza riscului și crearea Sistemului Național de Evaluare a Riscului Operatorilor de Transport Rutier;
4. Digitalizarea și transparența controalelor prin înființarea Registrului electronic al controalelor în trafic;
5. Creșterea eficienței și controlului în trafic prin instituirea unităților mobile de control tehnic;
6. Profesionalizarea activității de control prin certificarea inspectorilor admiși la control;
7. Reducerea riscurilor de accidente rutiere prin posibilitatea imobilizării vehiculului neconform;
8. Coordonare interinstituțională și eficiență prin cooperare ANTA-INSP;
9. Aderarea la standardele de raportare UE prin raportare anuală și cooperare internațională.

3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

Există doar două opțiuni:

Proiectul dat vine să asigure un mecanism de implementare a unor obligațiuni, cerințe și prevederi cu privire la controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale și are scop transpunerea și stabilirea listei parametrilor supuși verificării, în conformitate cu prevederile Directivei 2014/47/UE.

În procesul de elaborare a prezentei inițiative normative a fost analizată opțiunea menținerii cadrului normativ existent, fără intervenții legislative suplimentare. Această alternativă nu a fost considerată viabilă, întrucât cadrul actual nu asigură transpunerea completă și coerentă a prevederilor Directivei 2014/47/UE și nu oferă instrumente clare privind parametrii tehnici supuși controlului în trafic, ceea ce poate genera neconformități în aplicare și riscuri privind siguranța rutieră.

De asemenea, a fost examinată opțiunea reglementării parțiale a domeniului, prin completarea punctuală a unor acte normative existente. Această abordare a fost respinsă, deoarece nu ar fi permis instituirea unui mecanism unitar și coerent de control tehnic în trafic al

vehiculelor comerciale și ar fi condus la fragmentarea reglementărilor, cu impact negativ asupra aplicării uniforme a cerințelor legale.

În concluzie, adoptarea prezentului proiect de act normativ a fost considerată soluția optimă, întrucât aceasta permite transpunerea a Directivei 2014/47/UE, stabilirea expresă a parametrilor supuși verificării și crearea unui cadru legal coerent pentru realizarea controlului tehnic în trafic al vehiculelor comerciale, care să asigure claritate, predictibilitate și conformitate cu acquis-ul Uniunii Europene

Prin urmare este recomandat aprobarea unui nou regulament.

#### **4. Analiza impactului de reglementare**

##### **4.1. Impactul asupra sectorului public**

Luând în considerare că Directiva 2014/47/UE introduce un nou model de control tehnic în trafic, diferit de practicile existente, bazat pe standarde tehnice armonizate, evaluarea riscurilor și cooperare interinstituțională, implementarea va presupune un efort suplimentar din partea autorităților responsabile, precum și anumite costuri pentru asigurarea infrastructurii minime necesare pentru asigurarea verificărilor.

În conformitate cu prevederile Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat, Agenția Națională Transport Auto este desemnată ca autoritate de control pentru respectarea regulilor de exploatare a tractoarelor, a vehiculelor autopropulsate, ameliorative, de construcție a drumurilor, a altor vehicule, a remorcilor. În acest sens transpunerea directivei va permite reglementarea acestui proces, inclusiv aplicarea unui sistem de clasificare a defecțiunilor și modul de evaluare a riscurilor.

Concomitent cu aceste aspecte, Directiva reglementează și modul de efectuare a verificărilor, inclusiv modul de verificare a defecțiunilor, dar și anumite cerințe față de competența inspectorilor care urmează să realizeze aceste inspecții. Pentru exercitarea acestor atribuții, ANTA va necesita consolidarea capacităților instituționale.

Directiva stabilește în mod expres că verificările tehnice în trafic trebuie să permită evaluarea stării tehnice a vehiculelor comerciale cel puțin în ceea ce privește sistemele de frânare, direcție, iluminare, emisii poluante, roți și anvelope, elemente structurale, precum și masa și sarcina pe axe. În acest sens, autoritatea de control este obligată să dispună de echipamente necesare, portabile și verificate metrologic, care să permită constatarea obiectivă și documentată a deficiențelor tehnice clasificate ca minore, majore sau periculoase.

Dotarea unui laborator mobil de control tehnic în trafic presupune achiziționarea unui set minim de echipamente obligatorii, printre care se numără: dispozitive pentru măsurarea emisiilor poluante (opacimetru și analizor de gaze), echipamente pentru verificarea eficienței sistemului de frânare (decelerometru și tester ABS/EBS), mijloace pentru determinarea masei și sarcinii pe axe (cântare mobile), precum și instrumente pentru verificarea sistemului de iluminare, a sistemului de direcție, anvelopelor și stării generale a componentelor vizibile sau greu accesibile.

Totodată, Directiva impune ca rezultatele controalelor tehnice în trafic să fie documentate și trasabile, ceea ce justifică dotarea cu echipamente IT adecvate (laptop industrial și software de inspecție), precum și asigurarea funcționării autonome a laboratorului mobil prin utilizarea unui generator electric portabil. Echipamentele de semnalizare rutieră și protecție individuală sunt indispensabile pentru desfășurarea controalelor în condiții de siguranță, atât pentru inspectori, cât și pentru participanții la trafic.

Nr.	Echipament obligatoriu	Domeniu de control conform Directivei	Preț estimativ (EUR)	Preț estimativ (MDL)
1	Opacimetru	Emisii – motoare diesel	5000	97500
2	Analizor de gaze	Emisii – motoare pe benzină/GPL	4500	87750
3	Decelerometru portabil	Sistem de frânare	6000	117000
4	Plăci portabile de cântărire pe axă	Masă, sarcină pe axe	18000	351000
5	Tester portabil ABS/EBS	Sisteme electronice de frânare	4000	78000
6	Dispozitiv reglaj faruri + luxmetru	Iluminare și semnalizare	2000	39000
7	Dispozitiv verificare jocuri direcție	Sistem de direcție	3500	68250
8	Endoscop / cameră de inspecție	Inspecție vizuală elemente structurale	2500	48750
9	Manometru profesional pneuri	Roți și anvelope	1200	23400
10	Laptop industrial + software de inspecție	Documentare și raportare	3000	58500
11	Generator electric portabil	Funcționare autonomă	6000	117000
12	Echipamente de semnalizare și protecție (EIP)	Siguranța controlului în trafic	2000	39000
<b>TOTAL</b>			<b>57700</b>	<b>1125150</b>

Pe lângă dotările tehnice, un element critic îl constituie formarea profesională a personalului ANTA. Inspectorii vor trebui instruiți nu doar în utilizarea echipamentelor, ci și în interpretarea corectă a rezultatelor tehnice, aplicarea criteriilor de evaluare a deficiențelor și respectarea procedurilor standardizate de control.

Pentru asigurarea eficienței pentru procesul de control există probabilitatea că Agenția va necesita suplینirea numărului de persoane antrenate în procesul de control. Necesitatea urmează a fi evaluată în procesul de implementare ca urmare a analizei funcționale a entității și a gradului de ocupare a funcțiilor vacante.

#### 4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Implementarea acquis-ului UE în domeniul operațiunilor de transport rutier generează implicații financiare atât pentru sectorul public, cât și pentru cel privat. Dincolo de efortul legislativ, procesul presupune investiții în infrastructură tehnică, dotări IT, formarea resurselor umane, asigurarea drepturilor pasagerilor și adaptarea vehiculelor și infrastructurii aferente la standarde europene, conform directivelor și regulamentelor menționate în capitolele anterioare.

În sectorul public, principalele cheltuieli inițiale sunt legate de achiziția de echipamente portabile pentru controlul timpilor de conducere și odihnă, crearea și integrarea platformelor informatice (precum registrul digital CPC sau sistemul de monitorizare a detașării șoferilor), precum și formarea personalului din instituțiile competente.

Transpunerea va implica atât costuri unice (investiții în echipamente, platforme IT, formare inițială), cât și costuri recurente (mentenanță, instruire periodică, actualizare legislativă).

Costul total estimativ pentru dotarea unui laborator mobil cu echipamentele strict obligatorii conform Directivei 2014/47/UE se ridică la aproximativ 57,7 mii EUR, respectiv 1,12 milioane MDL, reprezentând o investiție inițială necesară pentru asigurarea aplicării efective a cadrului european în materie de siguranță rutieră și conformitate tehnică a vehiculelor comerciale.

Instruirea inițială și formarea continuă a personalului implică costuri estimate la 5000 lei pentru o persoană, însă acestea sunt indispensabile pentru asigurarea competenței profesionale și a aplicării uniforme a controalelor.

În acest context, pentru a reduce impactul bugetar, proiectul stabilește că intră în vigoare când Agenția va putea asigura cerințele tehnice aplicabile, dar nu mai târziu de data aderării. Suplimentar, ca urmare a aprobării documentului urmează a fi inițiate discuții cu donatorii pentru a putea accesa suport extern.

Principalele surse de finanțare sunt:

- Bugetul de stat (alocări anuale pentru MIDR, ANTA și alte instituții implicate);
- Fonduri externe nerambursabile (UE - Instrumentul de Vecinătate, BEI, BERD, Banca Mondială, etc);

Sectorul privat, se estimează, să nu aibă la rândul său, costuri de implementare, decât pe îmbunătățirea infrastructurii digitale.

#### 4.3. Impactul asupra sectorului privat

Punerea în aplicare a Directivei 2014/47/UE privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale generează un set mai larg de obligații pentru operatorii de transport rutier comercial. Directivele transpuse reglementează o gamă largă de aspecte privind starea și aptitudinea tehnică pentru circulație a vehiculelor în uz.

Noul cadru introduce un sistem armonizat de control tehnic în trafic, care impune verificarea sistematică a stării tehnice a vehiculului comercial în trafic, pe baza criteriilor detaliate din anexele la Directivele prenotate, cum ar fi sisteme de frânare, sisteme de direcție, suspensie, anvelope, emisii, iluminare, fixarea încărcăturii. Aceasta implică intensificarea activităților de întreținere preventivă și verificări tehnice mai frecvente din partea operatorilor, pentru a evita detectarea unor deficiențe majore și periculoase în timpul controlului.

Pentru sectorul privat, principalul impact imediat derivă din necesitatea asigurării unei stări tehnice corespunzătoare a vehiculelor comerciale aflate în exploatare. Intensificarea controalelor tehnice în trafic și aplicarea unor criterii armonizate de evaluare a deficiențelor tehnice ar putea determina:

- creșterea cheltuielilor pentru întreținerea preventivă și corectivă a vehiculelor;
- necesitatea efectuării unor reparații tehnice imediate în cazul constatării deficiențelor majore sau periculoase;
- posibile costuri indirecte generate de imobilizarea temporară a vehiculelor, până la remedierea neconformităților;
- sporirea cheltuielilor administrative legate de gestionarea documentației tehnice și de demonstrarea conformității în cadrul controalelor în trafic.

Este necesar de menționat că art. 49 din Codul Transporturilor Rutiere nr.150/2014 deja prevede obligația operatorilor de transport rutier/întreprinderilor care efectuează operațiuni de transport rutier, în intervalul dintre două inspecții tehnice periodice, să asigure menținerea vehiculelor rutiere într-o stare tehnică corespunzătoare în vederea încadrării în normele tehnice.

Astfel, potențialele riscuri identificate sunt minime în cazul în care agenții economici asigură îndeplinirea obligațiilor stabilite de Codul Transporturilor Rutiere nr. 150/2014.

Pornind de la faptul că Directiva 2014/47/UE introduce o clasificare a operatorilor pe baza riscului, iar cei cu un rating de risc mai ridicat vor fi supuși unor controale în trafic mai frecvente. Pentru întreprinderile cu un istoric de conformitate mai precar sau cu flote mai vechi din punct de vedere a structurii sale, acest lucru poate duce la controale mai frecvente, generând costuri indirecte (timpul petrecut în controale, întâzieri în călătorii, sancțiuni și pierderi de productivitate).

În schimb, operatorii cu un istoric bun de conformitate pot beneficia în timp de mai puține controale și de costuri indirecte reduse, ceea ce constituie un stimulent economic clar pentru menținerea unor standarde tehnice ridicate.

Beneficiul major constă în creșterea nivelului de siguranță rutieră. Prin intensificarea și standardizarea controalelor tehnice în trafic, sunt identificate și eliminate din circulație vehiculele comerciale care prezintă deficiențe tehnice majore sau periculoase, în special la sistemele de frânare, direcție, iluminare, roți și emisii. Reducerea circulației vehiculelor neconforme contribuie direct la diminuarea riscului de accidente grave, cu impact pozitiv asupra protecției vieții și integrității participanților la trafic, precum și asupra costurilor sociale asociate accidentelor rutiere.

Un alt aspect pozitiv este și îmbunătățirea disciplinei tehnice în exploatarea vehiculelor comerciale. Operatorii economici sunt stimulați să adopte practici de întreținere preventivă și management al flotelor, ceea ce conduce la creșterea fiabilității vehiculelor, reducerea avariilor neprevăzute și optimizarea costurilor de exploatare pe termen mediu. Ca urmare, beneficiul nu se limitează la conformarea formală, ci generează o schimbare de comportament în sectorul transporturilor rutiere.

În concluzie, implementarea Regulamentului vă conduce la asigurarea unui cadru concurențial echitabil. Aplicarea uniformă a controalelor tehnice în trafic elimină avantajele nejustificate de care beneficiau operatorii care utilizau vehicule neîntreținute sau neconforme, reducând concurența neloială. În acest mod, operatorii care respectă regulile și investesc în siguranță nu mai sunt dezavantajați, iar piața transporturilor devine mai transparentă și mai predictibilă.

#### 4.4. Impactul social

Efectele indirecte de la implementare prevederilor regulamentului sunt:

1. Îmbunătățirea siguranței rutiere - noul regulament va contribui la creșterea siguranței rutiere prin asigurarea faptului ca toate vehiculele care circulă pe drumuri publice îndeplinesc standarde tehnice stricte de funcționare. Acest lucru ar duce la o reducere a numărului de accidente rutiere, și în principal, al vieții și integrității corporale a conducătorilor auto, și implicit, a celorlalți utilizatori de drumuri, care participă într-o formă sau alta în traficul rutier pe drumurile publice, prin dimensiuni economice asupra:

- educației rutiere;
- sănătății publice;
- educației și conștientizării rutiere.

2. Îmbunătățirea calității aerului - prin asigurarea conformității vehiculelor cu standardele de emisii, regulamentul poate contribui la reducerea poluării aerului, având astfel un efect benefic asupra sănătății publice.

3. Conștientizarea și educația publicului privind siguranța rutieră:  
Implementarea unui nou regulament ar putea veni cu campanii de conștientizare și educare a publicului despre importanța menținerii vehiculelor în stare bună de funcționare, respectiv, cu statistici, care ulterior pot fi utilizate în cercetări privind siguranța transporturilor comerciale.

Nu au fost identificate impacturi sociale negative.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal
Nu este aplicabil.
4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen
Nu este aplicabil.
4.5. Impactul asupra mediului
<p>Transporturile sunt o sursă majoră de poluare a mediului, din cauza motoarelor cu ardere internă, iar poluarea mediului urmează o curba ascendentă, fără o scădere a nivelului poluării din cauza autoturismelor care se înmulțesc an de an pe șosele.</p> <p>Pe termen scurt, măsurile de conformare nu vor schimba simțitor status-quo existent, cu unele tendințe de reducere a nivelului de poluare a aerului prin măsuri de îmbunătățire a controlului tehnic respectiv. Pe termen mediu și lung, implementarea standardelor europene va contribui la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a poluanților atmosferici, prin aplicarea unor norme stricte de inspecție tehnică și control al vehiculelor, precum și prin promovarea tehnologiilor mai puțin poluante.</p> <p>Măsurile de eficientizare a transportului și reducere a timpilor de staționare vor sprijini scăderea consumului de combustibil și diminuarea impactului asupra calității aerului. În paralel, aplicarea cerințelor privind zgomotul ambiental va îmbunătăți protecția zonelor locuite și va contribui la reducerea expunerii populației la niveluri sonore excesive.</p> <p>Pe termen lung, implementarea acestor măsuri va contribui la îmbunătățirea calității vieții populației, reducerea costurilor externe ale transportului rutier și integrarea Republicii Moldova în standardele europene privind transportul durabil, iar costurile aferente impactului asupra mediului se conțin în estimările efectuate mai sus.</p>
4.6. Alte impacturi și informații relevante
Nu este aplicabil.
<b>5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE</b>
5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
<p>Prezentul proiect este elaborat în sensul armonizării legislației naționale în baza Acordul de Asociere RM-UE, Anexa X la Capitolul 15 „Transporturi” din titlul IV „Cooperare economică și alte tipuri de cooperare sectorială” potrivit căruia Republica Moldova urmează să întreprindă măsuri pentru a asigura apropierea cadrului normativ național cu actele relevante ale Uniunii Europene.</p> <p>Proiectul hotărârii Guvernului transpune <b>Directiva 2014/47/UE</b> 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 (Text cu relevanță pentru SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, CELEX: 32014L0047, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva delegată (UE) 2021/1716 a Comisiei din 29 iunie 2021 și Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/2205/UE al Comisiei din 29 noiembrie 2017 privind normele detaliate referitoare la procedurile de notificare a vehiculelor comerciale cu deficiențe majore sau periculoase identificate în timpul unui control tehnic în trafic, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (CELEX: 32017R2205).</p> <p>Obiectivul urmărit îl constituie stabilirea alinierea directă la Directiva 2014/47/UE, prin reglementarea expresă a controlului tehnic în trafic, introducerea clasificării deficiențelor (minore, majore, periculoase), control direcționat pe baza riscului și crearea Sistemului Național de Evaluare a Riscului Operatorilor de Transport Rutier, digitalizarea și transparența controalelor în trafic, instituirea unităților mobile de control tehnic în trafic, certificarea inspectorilor admiși la control și reducerea riscurilor de accidente rutiere.</p>

5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
Nu este aplicabil.
<b>6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ</b>
<p>În scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul cu privire la inițierea elaborării proiectului a fost plasat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul „Transparența”, directoriul „Transparență decizională/Anunțuri privind consultările publice”), și pe portalul guvernamental, (<a href="#"><u>ANUNȚ privind inițierea elaborării proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale</u></a>) / <i>Particip.gov.md</i>).</p> <p>(<a href="https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/15901">https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/15901</a>).</p> <p>Ca urmare a plasare a anunțului pe platforma Particip.gov.md, a fost recepționat avizul Asociației Patronale a Operatorilor de Transport Rutier, cu nr. f/n din data de 27.01.2026, prin care au fost formulate mai multe recomandări în partea ce ține de reglementarea procedurilor de control în trafic a stării tehnice a vehiculelor. Majoritatea recomandărilor formulate sunt incluse în proiectul Regulamentului, iar proiectul urmează a fi remis și în adresa asociațiilor patronale din domeniul transportului rutier.</p> <p>Informația privind rezultatele avizării va fi inclusă în sinteză după recepționarea avizelor respective.</p>
<b>7. Concluziile expertizelor</b>
Informația privind rezultatele expertizei anticorupție și juridice urmează a fi incluse în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării rapoartelor din partea instituțiilor.
<b>8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent</b>
<b>9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ</b>

Secretar general

Angela ȚURCANU