

NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul legii privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul de act normativ este elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR).
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Proiectul Legii privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere, a fost elaborat în vederea executării prevederilor: • pct. nr. 285 din Planul Național de Reglementare pentru anul 2025, aprobat prin HG nr. 841/2024 • pct. 13 și 15 Capitolul 1. Libera circulație a bunurilor a Clusterului 2. Piața internă din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025. Prezentul proiect de lege are ca obiectiv instituirea cadrului juridic național armonizat cu cerințele Uniunii Europene și ale reglementărilor internaționale în materie de omologare și supraveghere a pieței, în special ne referim la: • Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate acestor vehicule; • Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor cu două sau trei roți și a cvadriciclorilor. În același timp, proiectul propune să asigure un cadru juridic necesar aplicării și implementării mecanismelor prevăzute de Acordul privind adoptarea prescripțiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și piese care pot fi montate și/sau pot fi utilizate pe vehiculele cu roți și condițiile pentru recunoașterea omologărilor pe baza acestor prescripții, ratificat prin Legea nr. 111/2016¹ precum și ale Acordului privind adoptarea de reglementări tehnice mondiale aplicabile autovehiculelor, precum și echipamentelor și componentelor ce pot fi montate și/sau utilizate pe autovehicule ratificat prin Legea nr. 309/2006². Astfel, se urmărește crearea cadrului normativ necesar pentru armonizarea cerințelor tehnice, a procedurilor administrative de omologare și a mecanismelor de supraveghere a pieței naționale, cu standardele Uniunii Europene și cu angajamentele internaționale asumate de Republica Moldova.
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
Evoluțiile economice și tehnice din sectorul vehiculelor rutiere, precum și angajamentele internaționale asumate de Republica Moldova, au scos în evidență lacune normative existente în modul actual de reglementare a pieței vehiculelor, sistemelor și componentelor acestora. În lipsa unui sistem național de omologare de tip și omologare individuală, condițiile și activitățile de admitere pe piață a vehiculelor au loc fragmentat, fără o coordonare

¹ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=93997&lang=ro

² https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=133192&lang=ro#

instituțională clară, ceea ce generează consecințe negative asupra siguranței rutiere, mediului, competitivității economice și asupra drepturilor consumatorilor.

Republica Moldova este în prezent dependentă în totalitate de importul vehiculelor și componentelor, în condițiile inexistenței unei industrii autohtone dezvoltate. Această dependență, împreună cu lipsa unui cadru normativ modern și proceduri clare de omologare, creează un vid de reglementare incomplet și nealiniat standardelor Europene, în timp ce cererea pentru vehicule înregistrează o tendință ascendentă.

Ca urmare a analizei situației curente au fost identificate mai multe aspecte care influențează negativ dezvoltarea sectorului:

1. Lipsa unui sistem național de omologare a vehiculelor rutiere - în prezent, în Republica Moldova nu există un sistem funcțional de omologare de tip și omologare individuală a vehiculelor rutiere, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate. Procedurile existente sunt limitate la identificarea vehiculului în procesul de înmatriculare, realizată de Agenția Servicii Publice (ASP), fără o verificare completă a conformității tehnice și de siguranță înainte de plasarea pe piață. Această lacună generează o serie de riscuri cum sunt:

- introducerea vehiculelor și componentelor fără verificarea conformității tehnice;
- riscuri sporite pentru siguranța rutieră;
- dificultăți în supravegherea pieței;
- neconcordanțe între datele tehnice înscrise în documente și configurația tehnică reală a vehiculului.

2. Fragmentarea atribuțiilor între autorități și lipsa unei instituții de coordonare națională - atribuțiile privind admiterea pe piață sunt dispersate între mai multe autorități, iar unele elemente în general nu sunt supuse verificărilor și controlului. Astfel:

- Serviciul Vamal - controlează introducerea vehiculelor prin regimul de import;
- ASP - efectuează identificarea vehiculului la înmatriculare;
- Inspectoratul Național de Securitate Publică - realizează supravegherea tehnică în trafic;
- Agenția pentru Protecția Consumatorilor și Supravegherea Pieței - intervine doar privind drepturile consumatorilor, nu și conformitatea tehnică;
- MIDR - elaborează reglementări, însă fără a avea instrumente pentru implementarea lor efectivă în lipsa unei autorități de omologare.

Lipsa unei autorități de omologare desemnate duce la o situație de aplicare incoerentă a regulilor, lipsa schimbului de date între instituțiile competente și existența unui vid de responsabilitate în domeniul supravegherii conformității tehnice.

3. Cadrul normativ insuficient și depășit - articolele 8 și 39 din Legea nr. 131/2007 reprezintă doar o reglementare cadru care nu instituie proceduri de omologare de tip, nu creează mecanisme de certificare, nu stabilesc criterii pentru serviciile tehnice, nu prevăd proceduri de recunoaștere a omologărilor UE/CEE-ONU și nu acoperă cerințele actuale privind protecția mediului, noile tehnologii și digitalizarea sistemelor vehiculului, însă deleghează dreptul MIDR să stabilească condiții tehnice și metodologii privind omologarea și certificarea³.

În plus, Legea nr. 162/2023 privind supravegherea pieței nu este aplicabilă autovehiculelor și remorcilor, ceea ce lasă întregul segment în afara cadrului general de supraveghere a produselor, generând riscuri suplimentare.

³ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=152864&lang=ro#

4. Procedura actuală de înmatriculare este insuficientă - identificarea tehnică a vehiculului se face după import, ceea ce înseamnă că vehiculul intră pe piață înainte de verificarea reală a caracteristicilor tehnice. Eventualele neconformități sunt aflate prea târziu, iar costurile sunt suportate de consumatori sau de autorități, după caz.

5. Lipsa certificării pieselor de schimb și vulnerabilități în supravegherea pieței - piesele de schimb sunt plasate pe piață în baza unor reguli generale, fără verificarea calității, confirmarea compatibilității cu vehiculele în exploatare și fără trasabilitate. Aceasta situație favorizează comerțul cu produse neconforme sau periculoase, reducând siguranța vehiculelor aflate în exploatare.

6. Evoluția tehnologică rapidă a vehiculelor - vehiculele moderne includ sisteme electronice avansate, sisteme de asistență la conducere, motoare și echipamente complexe care au ca scop creșterea nivelului de siguranță pentru conducătorii auto, dar și reducerea impactului de mediu. Acest progres tehnic depășește competențele actuale ale instituțiilor implicate în supravegherea tehnică, astfel încât nu există o procedură clară și uniformizată pentru evaluarea tehnologiilor noi care sunt sau urmează a fi plasate pe piață.

7. Impact direct asupra consumatorilor și mediului - lipsa unui sistem de omologare a vehiculelor rutiere și a unui sistem de supraveghere a pieței face ca consumatorul să nu fie protejat, iar lipsa unor condiții pentru acces la piață de cele mai dese ori conduce la reparații frecvente și costisitoare, vehicule rulate cu istorii tehnice incerte, emisii poluante sporite, accidente rutiere din cauza defecțiunilor tehnice ș.a.

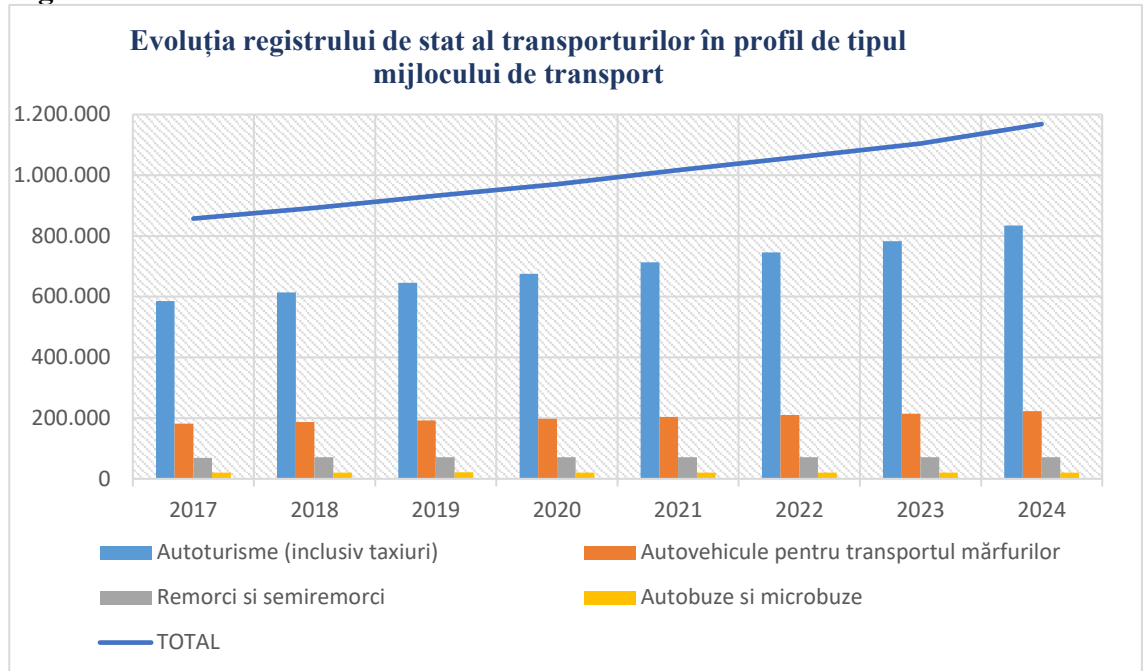
Pe cale de consecință, din cauza lipsei unui sistem de omologare apar o serie de neconcordanțe în procedura de înmatriculare a vehiculelor, iar cetățenii sunt cei care au de suferit atunci când doresc să introducă pe piață anumite vehicule sau piese și componente.

În conformitate cu datele din Registrul de Stat al Transporturilor la data de 01.12.2025 în Republica Moldova sunt înregistrate 1.168.483 unități, iar numărul acestora este în crește de la an la an. Această tendință se menține pe parcursul ultimilor 10 ani, în pofida condițiilor impuse la importul autovehiculelor.

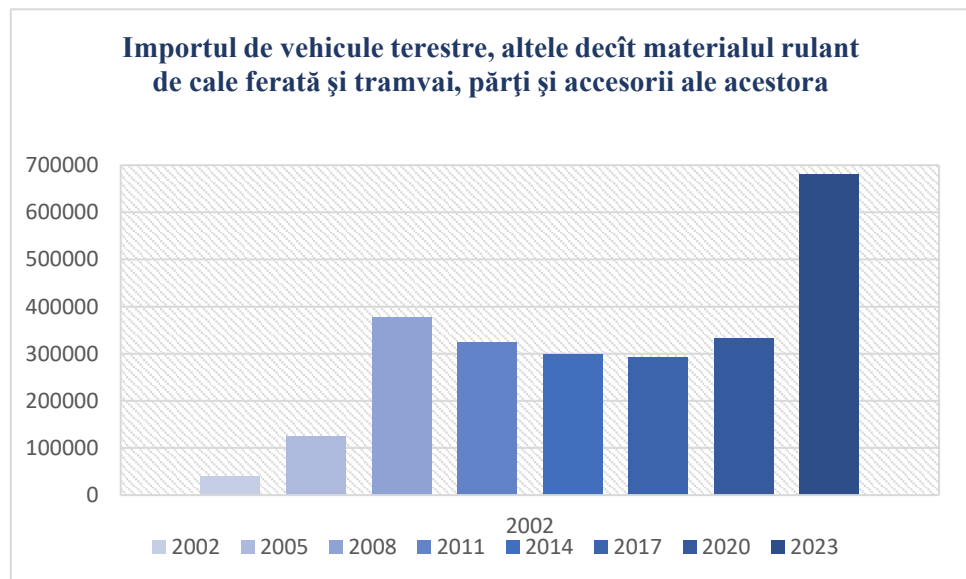
Fig. 1

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

Analizînd structura Registrului de stat al transporturilor, se evidențiază că cea mai mare parte a autovehiculelor importate și puse în circulație, sunt autoturisme, destinate în special pentru uz personal. Această categorie de unități de transport a și înregistrat cea mai mare creștere pe parcursul ultimilor ani.

Fig. 2

Datele prezentate denotă o creștere stabilă pe care o înregistrează acest domeniu, iar numărul mare de autoturisme scoate în evidență faptul că impactul nu este doar asupra economiei, dar și asupra cetățenilor.

Fig. 3

După cum a fost menționat mai sus, în prezent, în Republica Moldova nu există o reglementare normativă privind omologarea de tip și cea individuală a vehiculelor rutiere, astfel trebuie să remarcăm că acest sistem este necesar pentru a fi creat în scopul asigurării unui comerț liber între Republica Moldova și Uniunea Europeană pentru toate categoriile de vehicule, creînd condiții egale pentru toți actorii.

Articolul 8 al Legii nr. 131/2007⁴ privind siguranța traficului rutier, reprezintă o primă abordare a problemei omologării vehiculelor. Astfel, în competențele MIDR, se include elaborarea reglementărilor tehnice de construcție, reconstrucție și reutilare a vehiculelor, elaborarea condițiilor tehnice și a metodologiei de omologare, de prestare a serviciilor de reparație și întreținere tehnică, de inspecție tehnică periodică, precum și de certificare a echipamentelor și subansamblurilor vehiculelor, în vederea admiterii în traficul rutier.

Totodată, articolul 39 prevede omologarea și certificarea autovehiculelor și anume a gradului de corespundere a vehiculelor cu normele tehnice exigențele de siguranță a traficului și de protecție a mediului, precum și utilizarea lor la destinație. Însă prevederile Legii nr. 131/2007 sunt cu caracter general și nu acoperă toate aspectele necesare pentru o reglementare modernă și eficientă. Noul proiect de lege vine să detalieze prevederile citate mai devreme, adaptându-le la cerințele actuale ale pieței auto și aliniindu-le la standardele Europene.

Ca proces complex la nivel național, certificarea vehiculelor nu există, iar unele elemente sunt realizate de către subdiviziunile Agenției Servicii Publice la momentul identificării vehiculului în procesul de înmatriculare. Menționăm că în cadrul acestei proceduri de regulă sunt supuse procesului de identificare sistemele și părțile componente care dispun de numere de identificare și evidența cărora este efectuată în Registrul de stat al transporturilor. Un aspect negativ al acestei situații este că și aceste proceduri sunt realizate după ce unitatea de transport a fost deja importată, conform criteriilor de plasare pe piață a unităților de transport, conform art. 160, alin. (4), (5) și (6), din Codul Vamal cu nr. 95/2021, cu specificările ulterioare.

În trafic supravegherea tehnică realizată de Inspectoratul Național de Patrulare, care conform prevederilor pct. 8 din Hotărârea Guvernului nr. 415/2003 despre aprobarea Regulamentului cu privire la supravegherea tehnică exercitată de poliția rutieră, au următoarele sarcini în vederea supravegherii tehnice:

- organizează și efectuează revizia tehnică periodică de stat a vehiculelor în conlucrare cu organele protecției mediului;
- controlează executarea de către întreprinderile, instituțiile și organizațiile - proprietari ai vehiculelor a măsurilor de întreținere a vehiculelor în stare tehnică de funcționare și celor ecologice;
- în conlucrare cu organele protecției mediului exercită controlul privind corespunderea stării tehnice a vehiculelor și utilajului lor cerințelor Regulamentului circulației rutiere, standardelor și altor acte normative în vigoare referitoare la asigurarea securității circulației rutiere și protecției mediului ambiant;
- controlează calitatea efectuării reparațiilor, deservirilor și testărilor tehnice a vehiculelor efectuate de către agenții economici autorizați în vederea asigurării securității circulației rutiere.

Necesitatea controlului și a monitorizării serviciilor tehnice este în continuă creștere, deoarece progresul tehnic a sporit riscul ca serviciile tehnice să nu dețină competențele necesare pentru testarea și și aprecierea tehnologiilor sau a dispozitivelor nou-apărute în cadrul domeniului pentru care au fost concepute.

Dacă e să ne referim la piesele de schimb menționăm că supravegherea acestei piețe este realizată Agenția pentru Protecția Consumatorului prin intermediul Legii 150/2003 privind protecția consumatorilor, care în lipsa unor reglementări clare a pieței sau a cerințelor față de produse, doar se poate pronunța asupra procedurii de respectare a drepturilor consumatorilor, dar nu asupra calității produsului comercializat.

⁴ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=152864&lang=ro

În cazul pieselor de schimb certificarea lipsește ca proces, iar față de aceste produse se aplică regulile generale de plasare pe piață, fără a fi verificată calitatea acestora. Din cauza faptului că în Republica Moldova domeniul de producere a acestei categorii de produse a fost slab dezvoltată, iar necesitățile erau asigurate de regulă din import unele aspecte ale procesului de scris anterior nu au fost reglementate sau reglementarea acestora este fragmentară.

Ca rezultat, în prezent, avem următoarea situație:

- producția autohtonă practic nu există, iar unele companii care activează în domeniul „automotive” sunt în zonele economice libere, fiind destinată doar exportului;
- lipsește un sistem de omologare care ar permite producerea unor vehicule sau modificarea constructivă a acestora;
- plasarea pe piață a vehiculelor rutiere și pieselor componente nu este reglementată;
- nu este desemnată instituția de supraveghere a pieței;
- lipsa unui sistem centralizat de acumulare a datelor pentru monitorizarea și verificarea corespunderii vehiculelor rutiere și sistemelor componente.

Potrivit evoluției plasării pe piață a vehiculelor, se urmărește minimizarea indirectă a înregistrării prejudiciilor de către consumatorilor în urma reparațiilor frecvente sau ale accidentelor produse. Conform art. 2, alin (6), lit. h), al Legii 162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor, legea prenotată, nu are aplicabilitate asupra autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, fapt ce remarcă încă o dată importanța adoptării legii. Rolul de coordonator al întregului proces este atribuit autorității de omologare, care aprobă cerințele specifice față de produse și metodele de verificare a acestora, colaborează cu autorități similare și după caz notifică serviciile tehnice.

Coordonarea strânsă între autoritățile naționale, prin intermediul schimbului de informații și al evaluărilor coordonate sub conducerea autorității de coordonare, este fundamentală pentru a asigura un nivel constant ridicat de siguranță și de protecție a mediului și a sănătății în cadrul pieței interne, ceea ce va conduce, de asemenea, la o utilizare mai eficientă a unor resurse limitate la nivel național.

Pentru asigurarea faptului că încercările și rapoarte ce urmează să fie furnizate de către serviciile tehnice, nu sunt influențate de circumstanțe nelegitime, este important ca organizarea și funcționarea serviciilor tehnice să asigure o deplină imparțialitate și independență. Pentru a avea capacitatea să realizeze obiectivele într-un mod coerent și sistematic, se presupune ca serviciile tehnice să dispună de un sistem de management corespunzător.

Sub aspect procesual sistemul de omologare presupune implicarea mai multor autorități cu funcții cheie precum și a importatorilor de vehicule sau piese de schimb. Astfel atribuțiile de coordonare a acestui proces urmează a fi îndeplinite de autoritatea de omologare, care este desemnată în proiectul legii. În cazul vehiculelor rulate, procedura urmează să țină cont de existența omologărilor și înmatriculărilor anterioare efectuate în state membre ale acordurilor de la Geneva, precum și de lipsa modificărilor constructive ale vehiculului. Dezvoltarea și implementarea unui sistem național de omologare aliniat la cerințele Uniunii Europene va permite facilitarea importului de vehicule din țările membre prin utilizarea certificatelor de omologare și a documentelor tehnice relevante emise conform cadrului european și internațional aplicabil.

La nivel european de mai bine de 20 de ani funcționează două sisteme de certificare și aprobare de model a vehiculelor rutiere, unul bazat pe Regulamentele și Directivele Uniunii Europene și altul în baza Reglementărilor aprobate sub egida Comisiei Economice pentru

Europe din cadrul Organizației Națiunilor Unite, în baza Acordului privind adoptarea prescripțiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și piese care pot fi montate și/sau pot fi utilizate pe vehiculele cu roți și condițiile pentru recunoașterea omologărilor pe baza acestor prescripții, întocmit la Geneva la 20 martie 1958. Republica Moldova a aderat la Acordul menționat prin Legea nr. 111 din 27.05.2016.

Diferența dintre aceste sisteme este faptul că, Directivele Uniunii Europene permit omologarea unui vehicul, sistem sau parte componentă, iar Regulamentele CEE-ONU permit doar aprobarea sistemelor și părților componente instalate pe vehicule. Însă, deși aceste sisteme de certificare au unele diferențe, la nivelul reglementărilor tehnice acestea au o practică comună. În multe Directive și Regulamente ale Uniunii Europene fiind făcute trimiteri la Regulamentele CEE-ONU.

Totodată, Acordul de asociere din 27.06.2014 între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană, pe de altă parte prevede armonizarea legislației naționale cu prevederile legislației europene.

Proiectul de lege reprezintă un instrument esențial pentru asigurarea unui nivel ridicat de siguranță rutieră, protejarea mediului și facilitarea comerțului cu vehicule. Prin alinierea legislației naționale la normele europene se creează un cadru legal solid, transparent, sustenabil și predictibil pentru toți actorii implicați pe piața auto.

Omologarea vehiculelor reprezintă verificarea conformității vehiculelor cu normele tehnice și de siguranță, pînă la plasarea acestor produse pe piață. Prin aceste proceduri vehiculele sunt considerate sigure pentru circulație și respectă reglementările în vigoare, iar orice modificare adusă unui vehicul omologat trebuie să respecte legislația în vigoare și să fie autorizată de către organele competente.

În acest sens, pentru a asigura că toate autovehiculele rutiere și părțile componente ale acestora respectă nivelul de siguranță, a cerințelor tehnice și constructive impuse de reglementările naționale și internaționale, este necesară crearea unui sistem eficient de omologare și certificare. Pentru sporirea siguranței rutiere precum și pentru introducerea unei clarități pe această piață este necesară crearea sistemului național de omologare a vehiculelor rutiere, care ar permite admiterea spre înmatriculare doar a autovehiculelor care corespund cerințelor de omologare de tip și care sunt destinate pentru exploatare pe teritoriul Europei.

În acest context, elaborarea proiectului a fost inițiată de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale care este organul central de specialitate responsabil de elaborarea și implementarea politicilor în domeniul transporturilor, care execută o revizuire fundamentală a domeniului. Se urmărește, astfel, scopul ca normele pieței interne să fie transparente, simple, coerente și eficiente, astfel oferind o securitate juridică și o claritate în beneficiul operatorilor economici și al consumatorilor.

Suplimentar, prin această inițiativă, se urmărește atît protejarea consumatorilor prin asigurarea unui parc auto sigur și fiabil, cît și susținerea producătorilor locali prin crearea unui mediu de afaceri transparent și predictibil.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

1.Principalele prevederi ale proiectului:

Obiectivul general - Proiectul legii instituie un cadru de reglementare pentru omologarea de tip și omologarea individuală a vehiculelor rutiere (de categoriile M, N, O și L), a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, precum și pentru supravegherea pieței vehiculelor, pieselor și echipamentelor. Proiectul propune un cadru aliniat la standardelor Uniunii Europene / CEE-ONU și elimină lacunele actuale, cum sunt inexistența

omologării de tip și individuale, vidul de reglementare pentru piese și procedurile de control fragmentat.

Competențe ale autorităților.

- Organul central de specialitate în transporturi (MIDR) primește un rol de autoritate de reglementare și va elabora actele subordonate (ex. regulamente, instrucțiuni, ordine), monitorizează implementarea legii;
- Autoritatea de omologare (Agenția Servicii Publice) devine responsabilă de emiterea omologărilor de tip (vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată) și a omologărilor individuale. ASP va gestiona Registrul național al omologărilor și colaborarea cu autorități omoloage din alte state, va desemna și va monitoriza serviciile tehnice.
- Autoritatea de supraveghere a pieței (Agenția Națională Transport Auto) obține atribuții de control asupra vehiculelor, pieselor și echipamentelor supuse omologării, prelevarea de eșantioane, încercări, verificări și dispunerea de măsuri corective ș.a.

Delimitări de competențe - proiectul de lege nu aduce atingere cadrului normativ existent în domeniul siguranței rutiere și nu afectează competențele Ministerului Afacerilor Interne și ale Poliției în ceea ce privește asigurarea respectării normelor de siguranță rutieră în trafic.

Astfel, proiectul face distincție expresă între procedura de omologare a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate și activitățile de control și aplicare a sancțiunilor în trafic. După finalizarea procedurii de omologare și punerea în exploatare a vehiculelor pe piața Republicii Moldova, aplicarea și respectarea normelor de siguranță rutieră, inclusiv verificarea vehiculelor aflate în circulație și aplicarea sancțiunilor contravenționale, rămân în competența Ministerului Afacerilor Interne și a Poliției, în temeiul Legii nr. 131/2007 și al altor acte normative incidente.

În acest sens, prevederile proiectului de lege nu se suprapun cu atribuțiile Ministerului Afacerilor Interne și ale Poliției, ci asigură o delimitare clară între mecanismul de omologare și mecanismele de control rutier exercitate ulterior punerii vehiculelor în circulație.

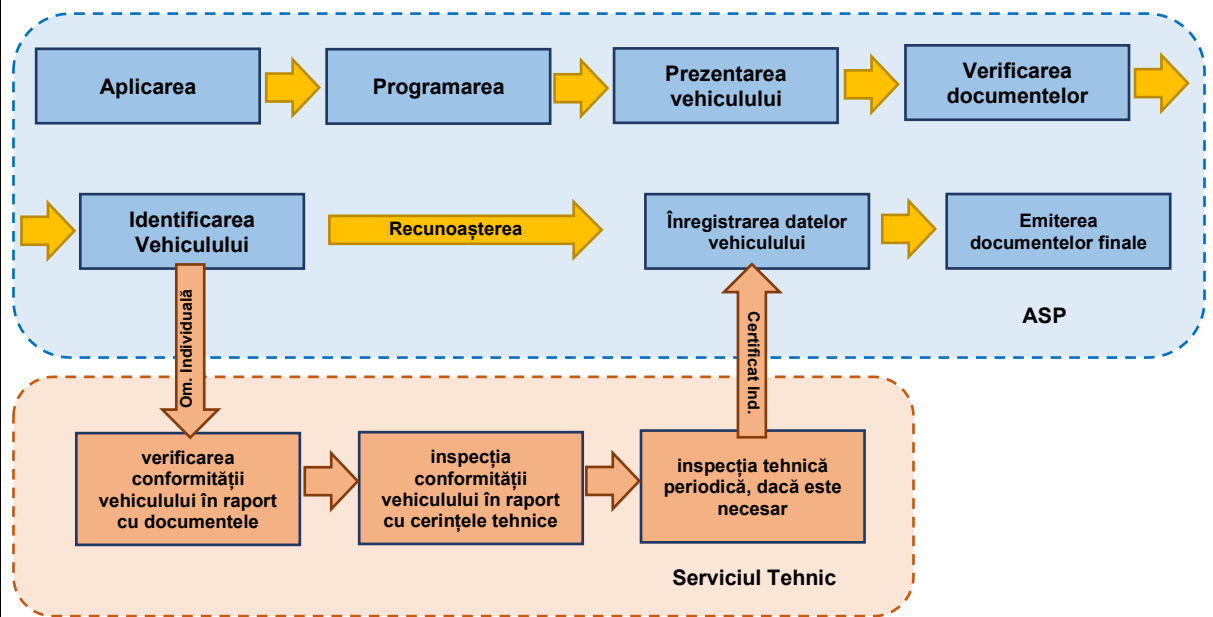
Domeniul de aplicare și alinierea la standardele Europene - Proiectul legii se aplică vehiculelor M, N, O și L, inclusiv celor proiectate și fabricate în una sau mai multe etape, precum și pieselor și echipamentelor destinate instalării pe acestea. Proiectul permite valorificarea omologărilor UE și a omologărilor CEE-ONU (Acordul de la Geneva 1958) în condițiile prevăzute de lege, pentru a facilita comerțul și a evita duplicarea încercărilor.

Proceduri de omologare - Proiectul prevede omologare de tip pentru întregul vehicul (complet, incomplet sau completat), precum și sisteme, componente, unități tehnice separate. Omologarea se va face în mai multe forme procedurale, cum ar fi într-o singură etapă, în mai multe etape sau mixtă (colectarea treptată a omologărilor sistemelor). Astfel, se crează baza pentru omologarea individuală, pentru vehicule unice sau în serii foarte mici, prototipuri sau cu destinație specială.

(i) Omologarea individuală - este procedura prin care fiecare vehicul nou, utilizat sau modificat este evaluat separat pentru a confirma respectarea cerințelor tehnice minime de siguranță și conformitate. Procesul propus se bazează pe trei pași principali: (1) verificarea documentelor și certificatelor disponibile, (2) identificarea marcajelor de omologare de pe vehicul și (3) efectuarea inspecțiilor tehnice necesare.

Procedura se propune a fi aplicată tuturor categoriilor de vehicule importate sau modificate în Republica Moldova și poate fi realizată fie în centre tehnice desemnate, fie de subdiviziunile competente ale ASP. Acest sistem permite introducerea pe piață a vehiculelor conforme, asigurând un nivel ridicat de control și siguranță. (vezi figura 4)

Fig. 4



Necesitatea acestor proceduri rezultă din specificul tehnic al domeniului și din necesitatea de a asigura un echilibru între cerințele privind siguranța rutieră și protecția mediului, pe de o parte, și posibilitatea introducerii pe piață sau exploatării unor categorii de vehicule care nu pot fi încadrate integral în procedurile standard de omologare de tip, pe de altă parte. Soluțiile propuse sunt aliniate mecanismelor prevăzute de Regulamentul 2018/858, Regulamentul 168/2013 și reglementările ONU aplicabile domeniului omologării vehiculelor rutiere.

(ii) Omologarea de tip - Omologarea de tip reprezintă procedura prin care Autoritatea de omologare verifică, la nivel documentar, conformitatea vehiculelor noi importate sau modificate în Republica Moldova, înainte de plasarea lor pe piață și înmatriculare. Procesul se bazează pe evaluarea certificatelor de omologare existente pentru sisteme, componente sau ansambluri, emise în baza reglementărilor ONU și UE.

Fig. 5

Element	Descriere
Obiectul procedurii	Vehicule noi importate sau modificate, toate categoriile ONU/UE
Tipul evaluării	Documentară
Documente emise	Certificat de Omologare de Tip
Pași principali	1) Stabilirea condițiilor de introducere pe piață; 2) Depunerea dosarului; 3) Verificarea certificatelor UE/ONU; 4) Atribuirea datelor tehnice; 5) Emiterea certificatului
Reglementări tehnice minime	UN R13/13H/78, R140, R79, R30/54/75/142, R48/53/74, R17/16/14/145, R94/95/135/127, R100, R58/93/73, R43, R34, R51, R83/49/85
Instrumente de supraveghere a pieței	1) Verificări documentare; 2) inspecții fizice selective

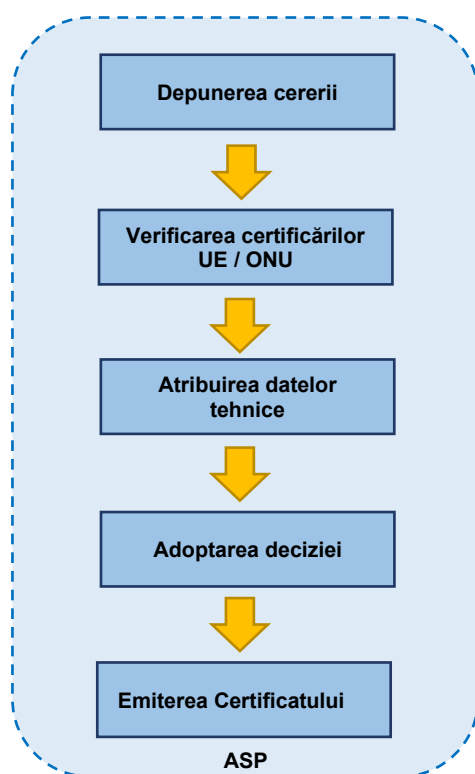
1. Procesul asigură:

- încadrarea Republicii Moldova într-un sistem compatibil cu standardele UE/ONU,

- creșterea siguranței vehiculelor introduse pe piață,
- un mecanism predictibil pentru importatori și producători,
- o bază tehnică uniformă pentru evidență și fiscalitate.

Procesul este unul bazat pe documente, realizat de Autoritatea de Omologare (ASP), și cuprinde următoarele etape:

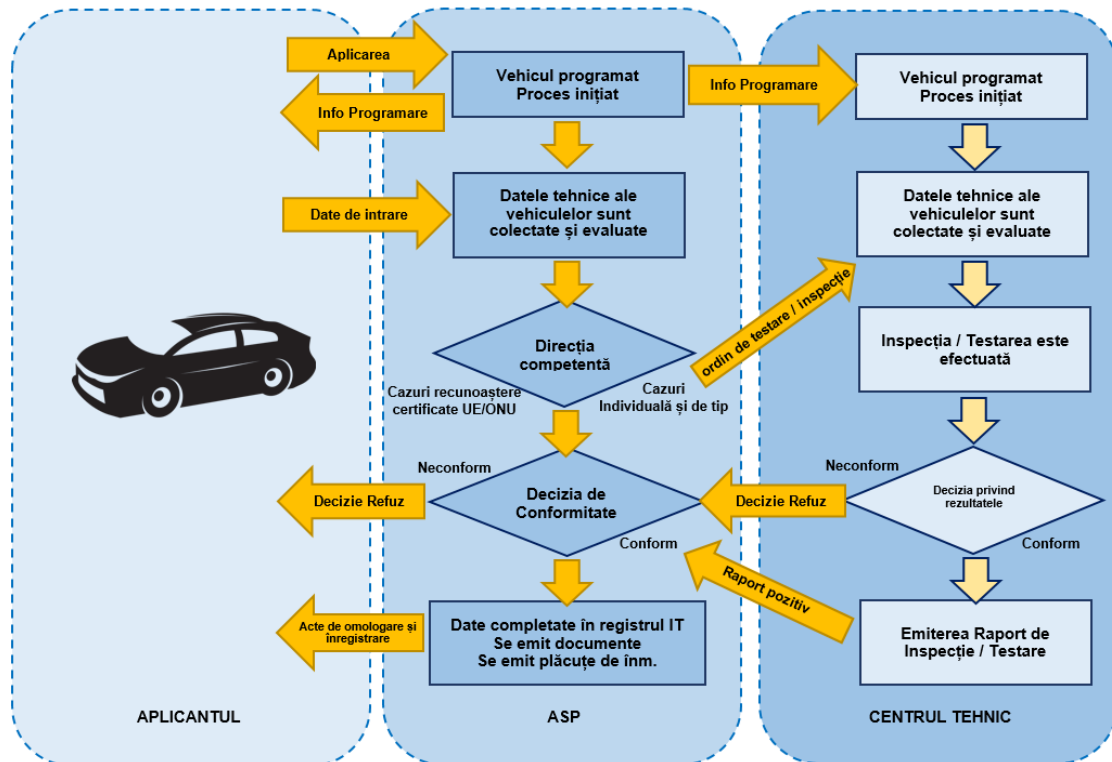
Fig. 6



1. Depunerea cererii și a documentelor tehnice, inclusiv certificatele de omologare parțială disponibile (UE sau ONU), rapoarte tehnice, fișa vehiculului.
2. Verificarea certificărilor UE/ONU aplicabile categoriei de vehicul, prin examinarea conformității sistemelor, componentelor și ansamblurilor.
3. Atribuirea datelor tehnice naționale, necesare înregistrării, evidenței statistice, fiscalității ș.a.
4. Luarea deciziei asupra conformității - analiză administrativă finală bazată pe documente, întrucât pentru omologarea de tip nu se efectuează testări fizice pe vehicul.
5. Eliberarea Certificatului Național de Tip, documentul care permite punerea pe piață și prima înmatriculare în Republica Moldova.

Fig. 7

(iii) Procesele pentru activitățile de omologare a vehiculelor



Certificate și transparență - Proiectul legii prevede că Certificatul de omologare de tip este emis de către Autoritatea de omologare. Certificatul de conformitate se emite de producător pentru vehiculele fabricate conform tipului omologat.

Metode de încercare - Proiectul instituie norme privind admiterea în unele cazuri, acolo unde normele tehnice permit, metode de încercare virtuală (simulări) pentru eficiență și coerență tehnică.

Conformitatea producției și măsuri corective - Proiectul actului normativ stabilește norme privind conformitatea producției și instituie obligații pentru producători, inclusiv verificări pentru a garanta că unitățile de serie corespund tipului omologat. Totodată, sunt prevăzute măsuri corective, cum ar fi remediere voluntară, rechemare, suspendare sau retragere de omologare și sancțiuni pentru încălcări.

Măsuri de asigurarea a aplicării legii - Proiectul stabilește măsuri administrative și sancțiuni pecuniare, aplicabile în cazul constatării neconformității vehiculelor, sistemelor, componentelor, unităților tehnice separate, pieselor sau echipamentelor introduse pe piață ori utilizate în cadrul procedurilor de omologare.

Mecanismele prevăzute de proiect, inclusiv suspendarea, limitarea sau retragerea omologării, suspendarea sau retragerea desemnării serviciilor tehnice, restricționarea introducerii pe piață, aplicarea măsurilor corective sau alte măsuri administrative similare, nu reprezintă sancțiuni contravenționale sau penale în sensul legislației generale privind răspunderea juridică. Acestea constituie măsuri administrative sectoriale specifice sistemului de omologare și supraveghere a pieței, avînd ca scop prevenirea și înlăturarea riscurilor pentru siguranța rutieră, sănătatea și securitatea publică, protecția mediului și asigurarea conformității tehnice a produselor reglementate.

Necesitatea unor asemenea mecanisme rezultă din specificul domeniului reglementat și din obligația autorităților competente de a interveni rapid și proporțional în situațiile în care sunt identificate produse neconforme sau riscuri asociate utilizării acestora. Sistemul european de omologare și supraveghere a pieței funcționează pe baza unor mecanisme administrative operative, care permit aplicarea măsurilor restrictive și corective înainte de producerea unor consecințe grave asupra siguranței rutiere, sănătății publice sau mediului. Din acest motiv, proiectul instituie competențe și proceduri administrative specifice, adaptate naturii tehnice și preventive a sistemului de omologare.

Totodată, proiectul delimitează expres măsurile administrative sectoriale de formele generale de răspundere juridică reglementate de legislația națională. În cazul în care faptele constatate întrunesc elementele unei contravenții sau infracțiuni, acestea urmează a fi examinate și sancționate în condițiile legislației speciale aplicabile, inclusiv ale Codului contravențional și Codului penal. În acest mod este asigurată compatibilitatea dintre mecanismele administrative specifice domeniului omologării și cadrul general național privind răspunderea juridică.

Modelul propus în proiect privind aplicarea sancțiuni pecuniare administrative, nu este unul nou și este utilizat în mai multe sectoare iar exemple relevante sunt:

- Legea nr. 75/2020 și Legea 308/2017 privind prevenirea și combaterea spălării banilor și finanțării terorismului – conferă autorităților de supraveghere (BNM, CNPF, Serviciul Prevenirea și Combaterea Spălării Banilor) competența de a aplica amenzi administrative și alte măsuri corective entităților raportoare;
- Legea concurenței nr. 183/2012 – Consiliul Concurenței aplică amenzi până la 4% din cifra de afaceri a întreprinderilor implicate în practici anticoncurențiale;
- Legea nr. 202/2017 privind activitatea băncilor (art. 141), BNM aplică sancțiuni financiare și restrictive instituțiilor bancare, publicând deciziile pe pagina sa oficială.
- Legea nr. 171/2012 privind piața de capital (art. 144), CNPF aplică sancțiuni pecuniare și măsuri administrative (interdicții, suspendări, revocări).
- Legea nr. 164/2025 cu privire la energia electrică, ANRE aplică amenzi și măsuri corective operatorilor licențiați;

Prin urmare, modelul sancțiunilor administrative propuse în proiectul legii nu este o noutate sau excepție, însă este o practică consolidată în legislația națională.

Riscuri grave - în vederea asigurării clarității și previzibilității cadrului normativ, la art. 3 din proiect se introduce noțiunea de „risc grav”, utilizată în contextul aplicării măsurilor restrictive și corective prevăzute de lege. Soluția propusă este aliniată terminologiei și mecanismelor utilizate de Regulamentul 2018/858 și Regulamentul 168/2013 cât și cadrul european privind supravegherea pieței și siguranța produselor, care utilizează noțiunea de „serious risk” în contextul aplicării măsurilor de retragere, rechemare și restricționare a introducerii pe piață a produselor neconforme.

Totodată, analiza comparată a practicii aplicate în statele membre ale Uniunii Europene relevă că noțiunea de „serious risk” este utilizată în cadrul procedurilor de omologare și supraveghere a pieței, fără instituirea unor clasificări exhaustive și rigide ale tuturor nivelurilor de risc în legislația primară. În acest sens, statele membre utilizează, de regulă, evaluarea tehnică a impactului asupra siguranței rutiere, sănătății persoanelor, protecției mediului și altor interese publice protejate, în funcție de circumstanțele concrete ale fiecărui caz.

Soluția propusă în cadrul noțiunii de „risc grav” urmărește asigurarea aplicării uniforme și previzibile a măsurilor administrative prevăzute de proiect, menținând totodată flexibilitatea

tehnică necesară funcționării mecanismelor armonizate de omologare și supraveghere a pieței vehiculelor rutiere.

Supravegherea pieței - proiectul legii prevede un regim clar în raport cu piese și echipamentele, inclusiv interzicerea plasării pe piață a componentelor neconforme sau a echipamentelor care afectează negativ siguranța sau mediul. ANTA poate preleva eșantioane, dispune încercări/inspecții și aplică măsuri pentru protecția interesului public (siguranță, sănătate, mediu etc.).

Digitalizare și transparentă - Se instituie registrul național al omologărilor, administrat de Autoritatea de omologare, care la rândul său va fi interoperabil cu alte registre de stat pentru trasabilitate și control.

2. Evidențierea elementelor noi în proiect:

Introducerea procedurilor de omologare - proiectul de lege instituie la nivel național, un sistem funcțional de omologare pentru punerea pe piață, înmatriculare și exploatare a vehiculelor și părților componente. Se reglementează omologarea de tip (pentru producția de serie, inclusiv vehicule complete, incomplete și completate, cu posibilitatea omologării pe etape) și omologarea individuală (pentru vehicule unice, serii mici etc.).

Un regim juridic distinct pentru piese și componente - proiectul instituie un regim juridic și tehnic armonizat aplicabil pieselor, componentelor și echipamentelor introduse pe piață, inclusiv în segmentul post vânzare prin stabilirea unor cerințe tehnice și mecanisme de verificare a conformității. Plasarea pe piață a pieselor neconforme va fi interzisă. Se va trece de la reguli generale de protecție a consumatorilor la standarde tehnice obligatorii care vor putea fi verificate de către autoritățile competente.

Conformitatea producției - proiectul legii stabilește standarde clare pentru asigurarea conformității producției și se asigură menținerea concordanței cu tipul aprobat. În cazul abaterilor proiectul stabilește expres aplicarea unui regim standardizat de măsuri corective, cum ar fi de la remediere și rechemări în service până la suspendarea sau retragerea omologării.

Desemnarea și supravegherea serviciilor tehnice - Serviciile tehnice vor fi desemnate pe criterii stricte de competență, imparțialitate și independență, în baza sistemelor proprii de management adecvat. Proiectul prevede evaluări obligatorii la desemnare și periodice în perioada ulterioară, în scopul garantării calității încercărilor și a inspecțiilor.

Acceptarea metodelor de încercare virtuală – Conform prevederilor proiectului, în unele cazuri specifice se admit metode de încercare virtuală, care ar putea contribui la reducerea costurilor și duratei evaluărilor.

3. Desemnarea autorităților naționale pentru omologarea vehiculelor și supravegherea pieței:

Prevederi din prezentul proiect de lege și Nota de argumentare, inclusiv prezenta secțiune, se bazează pe o parte din recomandările formulate în „Raportul privind recomandările privind implementarea eficientă a Acordului din 1958 în Moldova” care a fost elaborat ca raport pentru Divizia de Transport Durabil a CEE-ONU. (ONU, Geneva, 2025).

Implementarea unui sistem modern de omologare a vehiculelor presupune, ca prim pas, desemnarea clară a autorităților competente pentru derularea procedurilor administrative și tehnice necesare admiterii vehiculelor în trafic și supravegherii pieței. Această etapă constituie fundamentul operațional al alinierii Republicii Moldova la standardele UE și la Acordul ONU din 1958.

Pentru ajustarea corectă a arhitecturii instituționale, a fost analizată structura pieței auto naționale, incluzând: volumul parcului auto, nivelul importurilor de vehicule noi și rulate, numărul vehiculelor modificate, distribuția teritorială a înmatriculărilor și capacitatea actuală a instituțiilor din domeniu. Aceste date permit definirea tipurilor de omologare aplicabile (omologare de tip, omologare individuală, recunoaștere UE/ONU) și dimensionarea realistă a autorităților responsabile.

Potrivit proiectului de lege se propune:

- Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) elaborează politica și cadrul normativ;
- Agenția Servicii Publice (ASP) dispune de infrastructura administrativă și tehnică necesară omologării;
- Agenția Națională Transport Auto (ANTA) exercită atribuțiile de supraveghere a pieței la plasare pe piață a vehiculelor rutiere și pieselor componente;

Pe baza analizei instituționale și a recomandărilor misiunii ONU (care în 2024 a evaluat modul de implementare a prevederilor Acordului privind adoptarea prescripțiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și piese care pot fi montate și/sau pot fi utilizate pe vehiculele cu roți și condițiile pentru recunoașterea omologărilor pe baza acestor prescripții și Acordul privind adoptarea de reglementări tehnice mondiale aplicabile autovehiculelor, precum și echipamentelor și componentelor ce pot fi montate și/sau utilizate pe autovehicule), se propune următoarea structură:

- ASP – Autoritate de Omologare, responsabilă pentru omologarea de tip, omologarea individuală și recunoașterea omologărilor UE/ONU;
- ANTA – Autoritate de Supraveghere a Pieței, responsabilă pentru verificarea conformității vehiculelor introduse pe piață și aplicarea măsurilor corective.

Modelul de personal recomandat pentru Republica Moldova, conform evaluării proprii și a experților ONU, este de circa 25 specialiști, distribuiți după cum urmează:

- 15 specialiști – omologare individuală și recunoaștere vehicule rulate,
- 6 specialiști – omologare de tip și recunoaștere vehicule noi,
- 2 inspectori – supravegherea pieței,
- 2 specialiști – desemnarea și monitorizarea serviciilor tehnice.

Structura propusă este ajustată la dimensiunea pieței auto din Republica Moldova și este aliniată modelelor utilizate în statele membre ale UE, asigurând atât eficiență operațională, cât și sustenabilitate financiară.

4. Regimului juridic instituit prin proiect:

Proiectul de lege instituie un cadrul juridic necesar pentru aplicarea în Republica Moldova a sistemului european de omologare și supraveghere a pieței vehiculelor rutiere, reglementat prin Regulamentul (UE) 2018/858 și Regulamentul (UE) nr. 168/2013. Acest sistem are un caracter tehnic și funcționează pe baza unor mecanisme specializate de evaluare a conformității, verificare a conformității producției, supraveghere a pieței și cooperare administrativă între autoritățile competente și serviciile tehnice desemnate.

Spre deosebire de procedurile administrative clasice aplicabile controlului activității economice, mecanismul de omologare urmărește verificarea conformității tehnice a vehiculelor, sistemelor, componentelor, unităților tehnice separate, precum și a pieselor și echipamentelor destinate acestora cu cerințele de siguranță rutieră, protecție a mediului și performanță tehnică stabilite de legislația Uniunii Europene. În acest context, activitățile de omologare, evaluare tehnică, verificare a conformității producției sau desemnare a serviciilor

tehnice nu reprezintă forme de control de stat clasic asupra activității de întreprinzător, ci proceduri tehnice specializate de evaluare a conformității produselor introduse pe piață.

Specificul sistemului european de omologare presupune existența unor mecanisme administrative distincte de cele aplicabile în mod obișnuit în materia controlului activității economice, inclusiv în ceea ce privește supravegherea pieței, măsurile corective și restrictive, suspendarea sau retragerea omologării, monitorizarea conformității producției și evaluarea serviciilor tehnice. Aceste mecanisme derivă direct din prevederile regulamentelor Uniunii Europene armonizate și sunt necesare pentru asigurarea funcționării efective a sistemului de omologare, a protecției siguranței rutiere și a menținerii unui nivel corespunzător de conformitate tehnică a produselor plasate pe piață.

Proiectul delimitează expres activitățile tehnice și administrative aferente omologării de activitățile de control de stat asupra activității de întreprinzător. Procedurile de omologare de tip, omologare individuală, evaluare tehnică, verificare a conformității producției, desemnare și monitorizare a serviciilor tehnice nu au ca obiect verificarea generală a activității economice a operatorului, dar se referă la verificarea conformității tehnice a vehiculelor, sistemelor, componentelor, unităților tehnice separate, pieselor și echipamentelor cu cerințele aplicabile. Din acest motiv, aceste proceduri constituie un regim tehnic special și se desfășoară potrivit regulilor speciale prevăzute de prezenta lege și de actele de punere în aplicare a acesteia.

Această delimitare nu are ca efect excluderea garanțiilor procedurale aplicabile operatorilor economici și nici limitarea aplicării cadrului general privind controlul de stat atunci când activitatea autorităților competente întrunește elementele unui control de stat în sensul Legii nr. 131/2012. Dimpotrivă, proiectul stabilește o separare funcțională între procedurile tehnice de omologare și activitățile de supraveghere a pieței. Astfel, în măsura în care supravegherea pieței presupune verificări efectuate la operatorii economici, aceasta se realizează cu respectarea cadrului normativ aplicabil controlului de stat asupra activității de întreprinzător, fără a afecta competențele speciale prevăzute de legislația armonizată în domeniul omologării vehiculelor.

Prin urmare, proiectul nu urmărește instituirea unei derogări generale de la Legea nr. 131/2012, ci clarificarea raportului dintre regimul omologării și regimul general al controlului de stat. Această soluție este necesară pentru evitarea suprapunerilor instituționale, pentru asigurarea previzibilității procedurilor aplicabile și pentru transpunerea corectă a mecanismelor europene de omologare și supraveghere a pieței vehiculelor rutiere.

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

Opțiunea 1 - Menținerea status quo-ului (opțiunea „a nu face nimic”) - păstrarea cadrului de reglementare actual ar accentua lipsa de standardizare și de uniformizare în admiterea pe piață și în exploatare a vehiculelor și a părților componente. În lipsa unor reguli tehnice obligatorii și a unei autorități de omologare distincte, ar crește riscul plasării pe piață a pieselor și echipamentelor necertificate, al admiterii în exploatare a vehiculelor care nu corespund tipului aprobat și al modificărilor constructive necertificate. În același timp, nu ar exista instrumente eficiente pentru rechemări sau măsuri corective sau retrageri din circulație.

Ca urmare a analizei opțiunea de a nu face nimic nu poate fi recomandată deoarece aceasta poate duce la următoarele consecințe:

- Lipsa standardizării și uniformității omologării - fără reguli clare și uniforme, poate duce la amplificarea problemei plasării pe piață a diferitor componente și echipamente în lipsa certificării oficiale.
- Posibilitatea admiterii în trafic a unor vehicule rutiere ce nu corespund tipului aprobat.
- Excluderea în continuare a posibilității agenților de a efectua modificări constructive ne certificate a autovehiculelor.

Opțiunea 2 – Recunoașterea automată a tuturor omologărilor externe - Acceptarea automată a tuturor omologărilor externe fără constituirea unei autorități naționale și fără mecanisme interne de supraveghere a pieței ar lăsa un vid de reglementare instituțional la nivel național. În acest caz, nu ar exista competența națională pentru rechemări sau retrageri rapide, pentru controlul pieselor și echipamentelor sau pentru intervenții în raport cu modificările constructive. Urmind acest scenariu se încalcă însăși logica proiectului de lege și nu se asigură protecția interesului public pe teritoriul național.

Opțiunea 3 – Adoptarea reglementărilor propuse (opțiunea recomandată)

Adoptarea integrală a cadrului propus, ar elimina lacunele existente și ar alinia legislația Republicii Moldova la practicile UE/CEE-ONU fără careva bariere inutile. În baza acestei opțiuni recomandate ar fi introduce un șir de reglmentări noi după cum este explicat în subsecțiunea 3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi.

După evaluarea opțiunilor, singura soluție care răspunde integral nevoilor identificate este instituirea unui cadru național complet aliniat la standardele UE, ce va servi drept o bază normativă solidă cât pentru omologarea vehiculelor și părților componente, atât și pentru o supraveghere a pieței eficientă și protecția drepturilor consumatorului. Oricare dintre alternativele analizate lasă neacoperite necesități privind siguranța, mediu sau supraveghere și nu oferă un nivel suficient de protecție a interesului public.

Introducerea mecanismului de omologare a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate generează beneficii directe și indirecte atât pentru consumatori, cât și pentru mediul de afaceri, prin instituirea unui cadru juridic clar, previzibil și aliniat la cerințele tehnice europene.

- Pentru consumatori, mecanismul de omologare: (a) asigură introducerea pe piață exclusiv a vehiculelor și componentelor care respectă cerințe tehnice minime de siguranță și conformitate, verificate anterior punerii în circulație; (b) contribuie la creșterea nivelului de protecție a vieții și sănătății participanților la trafic, prin prevenirea accesului pe piață a vehiculelor neconforme sau nesigure; (c) sporește încrederea consumatorilor în calitatea și siguranța vehiculelor comercializate pe piața Republicii Moldova.

- Pentru mediul de afaceri, mecanismul de omologare: (a) oferă un cadru procedural unitar și transparent, reducând incertitudinile juridice și riscul aplicării unor practici administrative neuniforme; (b) facilitează accesul operatorilor economici pe piață prin recunoașterea conformității tehnice a produselor; (c) creează condiții egale de concurență, prin eliminarea avantajelor nejustificate ale operatorilor care introduc pe piață vehicule sau componente neconforme; (d) reduce riscurile economice asociate retragerii ulterioare de pe piață a produselor neconforme, prin verificarea conformității înainte de comercializare.

La nivel general, mecanismul de omologare contribuie la consolidarea funcționării pieței interne, la alinierea practicilor naționale la standardele Europene și la crearea unui echilibru între interesele economice ale operatorilor și protecția interesului public.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Se accentuează, că odată cu dezvoltarea pieței și înăsprirea condițiilor de acces, a normelor de siguranță și de poluare în Uniunea Europeană, crește riscul ca pe piața națională să fie introduse vehicule, neacceptate pe piețele UE. Astfel se protejează cetățenii și mediul de afaceri, fără însă a bloca fluxurile comerciale.

Implementarea proiectului de lege va avea ca și impact clarificarea și separarea rolurilor și competențelor între instituțiile publice:

- Organul central de specialitate în domeniul transporturilor (MIDR) – urmează să asigure reglementarea procesului de omologare, elaborarea de acte subsecvente, notificarea UE/CEE-ONU și monitorizarea implementării prevederilor legii;
- Autoritatea de omologare (ASP) – urmează să asigure organizarea și desfășurarea omologărilor de tip/individuale, gestionarea Registrului național al omologărilor, recunoașterea certificatelor externe;
- Autoritatea de supraveghere a pieței (ANTA) – urmează să asigure controale, eșantionări și încercări pentru produse/vehicule puse la dispoziție pe piață, măsuri corective și rechemări, raportare periodică.

Impactul bugetar va consta în (a) dezvoltarea infrastructurii IT, în privința dezvoltării și integrării Registrului național al omologărilor și interconectarea cu registre existente (ex. înmatriculare, importuri), cu acces sigur pentru autorități; (b) resurse umane calificate, și anume prin pregătirea echipelor pentru omologare, supraveghere și control, inclusiv formare profesională pe noile proceduri aplicabile; (c) elaborarea procedurilor și ghidurilor, în vederea detalierii standardelor operaționale pentru evaluarea documentației, recunoaștere certificatelor externe, criterii de desemnare și supraveghere a serviciilor tehnice ș.a.

Aceste costuri sunt parțial acoperite prin tarifele percepute pentru activitățile de omologare și pentru procedurile administrative aferente serviciilor tehnice, în conformitate cu mecanismul prevăzut de proiectul de lege. Activitatea de supraveghere a pieței se finanțează distinct, din bugetul de stat, în conformitate cu cadrul general aplicabil autorităților publice cu atribuții de control.

Cooperare inter instituțională are un rol important în tot procesul de omologare. Eficiența depinde de protocoale de schimb de date între ASP, ANTA, organul central de specialitate și, după caz, alte autorități publice. Interoperabilitatea va reduce dublările, va accelera verificările și va descuraja plasarea pe piață a vehiculelor și a pieselor neconforme.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Mecanismul de finanțare reflectă separarea funcțională dintre activitatea de omologare și cea de supraveghere a pieței, aceasta din urmă fiind finanțată din bugetul de stat și nefiind parte a mecanismului de autofinanțare.

În ceea ce privește activitățile de omologare, acestea sunt prestate contra cost, pe baza tarifelor aprobate de Guvern. Veniturile aferente acestor activități, precum și veniturile provenite din tarifele administrative achitate de serviciile tehnice pentru evaluarea, desemnarea și monitorizarea acestora, se încasează de către Autoritatea de omologare conform art. 28 din proiect.

În ceea ce privește serviciile tehnice, acestea efectuează încercări, inspecții și evaluări tehnice în cadrul procedurilor de omologare. Conform opțiunii propuse, serviciile prestate de serviciile tehnice în cadrul procedurilor de omologare se realizează contra plată, iar tarifele aferente sunt stabilite de Guvern. În consecință, plățile pentru încercările și verificările efectuate de serviciile tehnice urmează a fi privite distinct de veniturile Autorității de omologare și nu se confundă cu tarifele administrative prevăzute la art. 28 alin. (3).

În ceea ce privește supravegherea pieței, proiectul de lege stabilește expres că activitatea autorității de supraveghere a pieței este finanțată din contul și în limita alocațiilor aprobate în acest scop din bugetul de stat. Prin urmare, această componentă a sistemului are caracter bugetar și nu face parte din mecanismul de autofinanțare aferent activităților de omologare.

Din punct de vedere juridic și financiar, facem o distincție clară între:

- veniturile proprii instituționale ale Autorității de omologare, generate din tarifele de omologare și din tarifele percepute aferent serviciilor tehnice;
- cheltuielile bugetare aferente activității de supraveghere a pieței;
- veniturile realizate de serviciile tehnice din prestarea activităților de încercare și verificare.

Prin urmare, analiza financiară aferentă implementării proiectului este structurată distinct pe aceste trei componente. În raport cu bugetul public național, proiectul de lege generează, pe de o parte, un mecanism de susținere financiară din venituri proprii pentru funcția de omologare și pentru activitățile administrative aferente serviciilor tehnice, iar pe de altă parte, cheltuieli bugetare pentru funcția de supraveghere a pieței.

Eventualele efecte economice indirecte, inclusiv cele de ordin fiscal, cum ar fi taxa pe valoarea adăugată, impozitul pe venit sau alte contribuții generate de activitatea operatorilor economici și a serviciilor tehnice, nu constituie impact bugetar direct al mecanismului reglementat de art. 28 și urmează a fi tratate distinct de fluxurile financiare proprii ale sistemului.

Pe această bază, estimarea financiară anexată Notei de Fundamentare reflectă o privire asupra costurilor potrivit proiectului de lege. Din punct de vedere financiar, sustenabilitatea sistemului omologării se bazează pe corelarea dintre volumul estimat al activităților de omologare și nivelul tarifelor aplicabile, astfel încât veniturile generate să acopere costurile operaționale ale Autorității de omologare.

Estimările privind costurile și veniturile aferente implementării și funcționării sistemului sunt prezentate în estimarea economico-financiară anexată, care reflectă atât etapa inițială de instituire a sistemului, cât și modelul de funcționare ulterioară.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Reglementările propuse în proiectul de lege au scopul de a aduce ordine, previzibilitate și reguli egale de activitatea pe toată piața vehiculelor, pieselor și serviciilor aferente. Pentru operatorii economici, asta înseamnă că punerea pe piață și în exploatare se va efectua după proceduri clare (ex. omologare de tip sau individuală, recunoașterea omologărilor UE/CEE-ONU, controale în producție și în exploatare), cu obligații bine delimitate și termene

previzibile. Se va reduce semnificativ riscul introducerii pe piață a produselor neconforme, în care existau vehicule sau piese fără verificări tehnice suficiente.

Se estimează că pe termen scurt, mediul de afaceri va resimți costuri de conformare, cum ar fi alinierea documentației proprii la cerințele legii, instruirea personalului, eventuale ajustări de stoc pentru a elimina produse neconforme. Aceste costuri totuși vor avea un impact benefic imediat pentru mediul de afaceri, cum ar fi reducerea incertitudinii la înmatriculare, precum și creșterea încrederii consumatorilor.

Reglementările juridice pentru piese și echipamente va curăța piața de produse mai puțin calitative. Importatorii corecți nu vor mai concura cu produse neconforme sau de calitate inferioară, și vor lucra pe baze nediscriminatorii și cu riscuri mai mici. Se preconizează dezvoltarea serviciilor specializate, cum ar fi laboratoare și servicii tehnice evaluate pe criterii de competență și imparțialitate, consultanță de conformitate, precum și soluții digitale pentru verificări și raportări.

Menționăm că la nivelul țărilor UE prețul la aceste servicii variază:

- Suedia: Autoritatea de omologare percepe un tarif fix de 3.400 SEK + 1.700 SEK/oră pentru activitățile de type-approval;
- Germania (KBA): Pentru omologare de tip general (EC-Type Approval) costul variază între 534 € și 734 € în funcție de tipul vehiculului. Pentru „EU individual approval” (autovehicul individual), taxa este în jur de 396 €;
- Franța: Pentru omologare individuală („réception à titre isolé”), cel puțin în unele cazuri, taxa minimă este 86,90 €, iar pentru procedură completă poate ajunge la 173,79 €.

Astfel costurile variază în dependență de activitățile care urmează a fi realizate în procesul de omologare. Totodată, pentru produsele care dispun de certificate de omologare eliberate în alte state membre UE, procesul va presupune doar recunoașterea acestora. Costurile de conformare se vor limita la cerințele necesare pentru asigurarea respectării standardelor tehnice și de siguranță aplicabile.

În ansamblu, reglementările se estimează să ridice standardul tehnic al pieței, să alinieze practicile locale la cele Europene și mută competiția din zona lacunelor normative în zona calității și a serviciilor. Impactul estimat pentru mediul de afaceri este pozitiv pe termen mediu și lung, aducând mai multă încredere, stabilitate și acces la noi segmente.

4.4. Impactul social

Adoptarea cadrului de omologare și supraveghere a pieței va avea efecte sociale directe și vizibile, începând cu creșterea nivelului de siguranță rutieră și continuând cu protecția consumatorilor și consolidarea încrederii în piață.

Introducerea omologării de tip și a omologării individuale, controalele și alte măsuri prevăzute de lege, vor duce la reducerea riscului ca vehicule neconforme să ajungă în trafic și pe piață. În general, se estimează o diminuare a ratei de accidente cauzate de defecțiuni tehnice. Acest fapt va avea un impact pozitiv în special asupra participanților vulnerabili la trafic (pietoni, bicicliști, motocicliști).

Aplicarea unor reguli uniformizate pentru punerea pe piață, transparență prin registrul național al omologărilor și accesul la informații pentru reparații și întreținere va oferi cetățenilor certitudinea că vehiculul achiziționat corespunde specificațiilor declarate. Vor dispărea „zonele gri” legate de proveniența pieselor sau de modificări constructive neautorizate. Pentru proprietarii de autovehicule, asta înseamnă costuri de întreținere mai previzibile și mai puține surprize la Inspekția Tehnică Periodică sau la înmatriculare.

Implementarea legii va impune subiecții să se conformeze la cerințe tehnice și de emisii, ceea va contribui la reducerea poluării în zonele urbane, iar nivelul de zgomot va scădea odată cu întreținerea corectă și cu eliminarea pieselor neconforme.

Desemnarea și supravegherea a serviciilor tehnice, conform cerințelor proiectului de lege, pe criterii de competență și imparțialitate se estimează să stimuleze formarea profesională a personalului acestora și calificările înalte în domenii precum încercări de laborator și evaluarea conformității. Aceasta va duce la crearea locurilor de muncă specializate și la ridicarea standardelor profesionale în rețeaua de service-uri.

Per ansamblu, reducerea accidentelor și a defecțiunilor tehnice se estimează să fie în scădere, astfel, sistemul medical și echipele de intervenție va simți o scădere a presiunii pe acest segment, și în final va exista un impact de economii indirecte pentru societate. Totodată, va crește gradul de încredere al publicului în controlul statului asupra pieței, ceea ce va descuraja practicile ilicite și va consolida conformitatea cu legea.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Proiectul nu introduce norme special focusate asupra datelor cu caracter personal, iar procedurile stabilite în proiectul legii se limitează la parametri tehnici necesari verificării conformității vehiculelor și părților componente și nu urmăresc specific profilarea utilizatorilor. În concluzie, impactul asupra datelor cu caracter personal este moderat și necesar pentru obiectivele legitime urmărite de lege.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Nu este aplicabil.

4.5. Impactul asupra mediului

Implementarea proiectului cu privire la omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor rutiere și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, poate duce de la excluderea accesului pe piață a autovehiculelor și componentelor de calitate și proveniență necunoscută.

Proiectul legii va face obligatorie respectarea standardelor UE și CEE-ONU ca premisă pentru plasarea pe piață și înmatriculare a autovehiculelor și părților componente. Mecanisme și măsurile de supraveghere a pieței prevăzute de lege reduc pătrunderea și menținerea în circulație a vehiculelor și pieselor neconforme. Extinderea regulilor la piese și echipamente, va preveni creșterea emisiilor poluante. Per ansamblu, impactul în materie de mediu este pozitiv și preventiv, iar calitatea ecologică a vehiculelor care vor intra pe piață va deveni mai bine verificată.

Astfel pe piață vor accede doar unitățile, ansamblurile și piesele ce dețin o certificare de conformitate ce atestă corespunderea cu normele în vigoare.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Nu este aplicabil.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională

Proiectul prezentat respectă prevederile legislației naționale și nu intră în contradicție cu prevederile legislației UE. După cum este stabilit în clauza de armonizare și tabelele de concordanță, acesta transpune parțial prevederile:

- Regulamentului (UE) Nr.168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicliuri; și

- Regulamentului (UE) 2018/858 al parlamentului european și al consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE.

Prin aceste dispoziții, proiectul creează cadrul juridic primar necesar pentru ca cerințele materiale și procedurale din Regulamentele (UE) 2018/858 și 168/2013 să fie aplicabile în dreptul național, menținând, totodată, compatibilitatea cu regimul CEE-ONU (1958/1998) recunoscut pe plan European.

În același timp, a fost elaborate tabelele de concordanță aferente ambelor regulamente care însoțesc proiectul de lege vizat.

5.2. Măsurile normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE

Nu este aplicabil

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

În scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul a fost plasat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul „*Transparență decizională*”, directoriul „*Anunțuri de inițiere a politicilor*”) și pe portalul guvernamental www.particip.gov.md.

Proiectul legii a fost supus consultărilor publice și avizărilor/expertizărilor de către entitățile publice de resort, inclusiv cele implicate în implementarea legii, în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Astfel, în cadrul procesului de consultare/avizare, următoarele instituții au fost vizate:

Avizare:

- Cancelaria de Stat (Centrul de armonizare a legislației);
- Ministerul Mediului;
- Ministerul Afacerilor Externe;
- Ministerul Afacerilor Interne;
- Ministerul Finanțelor;
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (inclusiv Centrul Național de

Acreditare);

- Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare;
- Agenția Servicii Publice;
- Importatorilor de piese și autovehicule.

După definitivarea proiectului în urma procesului de avizare, proiectul de act normativ a fost remis spre expertizare, după cum urmează:

Expertizare:

- Ministerul Justiției;
- Centrul Național Anticorupție.

La fel, proiectul a fost transmis spre consultare și asociațiilor patronale din domeniul transporturilor și mediului de afaceri.

Informația privind rezultatele avizării/expertizării a fost inclusă în tabelul de sinteză, iar proiectul a fost ajustat conform propunerilor și recomandărilor.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul a fost supus expertizei juridice efectuate de Ministerul Justiției și expertizei anticorupție efectuate de Centrul Național Anticorupție. Observațiile și recomandările

formulate în cadrul procesului de expertizare au fost examinate și valorificate prin ajustarea și consolidarea proiectului de lege, inclusiv sub aspectul clarității și previzibilității normelor juridice, delimitării competențelor instituționale, corelării cu cadrul normativ general, justificării mecanismelor speciale și derogatorii, precum și al consolidării securității juridice a soluțiilor propuse.

În procesul de definitivare a proiectului au fost operate ajustări suplimentare inclusiv în partea ce ține de:

- ajustarea și eliminarea prevederilor care ar putea genera prevederi ambigue sau formulări cu caracter general;
- corelarea mecanismelor administrative cu cadrul general al răspunderii juridice;
- delimitarea măsurilor administrative specifice domeniului omologării de formele generale de răspundere contravențională și penală;
- utilizarea Regulamentelor ONU în cadrul sistemului național de omologare;
- mecanismele de implementare și aplicare graduală a sistemului;
- dispozițiile tranzitorii și corelările legislative necesare implementării noului cadru juridic armonizat.

Proiectul reprezintă rezultatul procesului de consultare, avizare și expertizare desfășurat și urmărește asigurarea unui cadru normativ compatibil cu acquis-ul Uniunii Europene și adaptat specificului tehnic și instituțional al domeniului omologării și supravegherii pieței vehiculelor rutiere.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

În scopul implementării eficiente a prevederilor proiectului de lege la standardele prevăzute în el, se impune elaborarea și aprobarea unui șir de acte subordonate. Acestea vor fi aprobate la o etapă ulterioară și vor include:

- Reglementări tehnice de implementare pentru categoriile M, N, O și L, inclusiv lista actelor de reglementare aplicabile (UE și CEE-ONU) și procedurile de încercare/acceptare (inclusiv eligibilitatea încercărilor virtuale acolo unde este permis);
- Proceduri de omologare, care prevăd conținutul dosarului, fluxul de examinare, modele de certificate de omologare și de conformitate, evidența extensiilor/modificărilor și condițiile de recunoaștere/înregistrare a omologărilor emise de alte state;
- Conformitatea producției și conformitatea în exploatare, care prevăd planificarea verificărilor, metodologii de eșantionare/încercare, criterii de acceptare și tratamentul neconformităților, inclusiv rechemări și măsuri corective;
- Desemnarea și supravegherea serviciilor tehnice, inclusive stabilirea criteriilor de competență și imparțialitate, proceduri de evaluare/re-evaluare la fața locului etc.;
- OBD, condiții de publicare și acces pentru operatorii independenți, formate și canale de comunicare a informațiilor, precum și reguli privind utilizarea datelor tehnice puse la dispoziție;
- Supravegherea pieței, inclusiv metodologii de control/eșantionare, coordonare interinstituțională, măsuri provizorii și măsuri corective etc.;
- Registrul național al omologărilor și transparența publică, care va prevedea structura registrului, schimbul de date între autorități, periodicitatea și formatul rezumatelor publice privind activitățile de omologare și supraveghere;
- Proceduri pentru vehicule rulate care întrunesc condițiile de recunoaștere, perioade tranzitorii și calendar de etapizare a aplicării, pentru a asigura predictibilitate pieței.

Suplimentar la lista specificată urmează a fi aprobate/modificate și alte acte care reglementează aspecte administrative, cum ar fi tarife/costuri aferente serviciilor prestate de autorități, cerințe IT pentru fluxurile de date, precum și, după caz, corelări cu legislația conexă. Aceste măsuri secundare vor opera strict în limitele cadrului normativ primar instituit de proiectul legii, asigurând astfel alinierea la cerințele UE privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor și componentelor.

Implementarea cadrului juridic instituit prin proiect presupune dezvoltarea unui sistem tehnic și administrativ complex, compatibil cu modelele europene de omologare și supraveghere a pieței vehiculelor rutiere. Din acest motiv, proiectul prevede o aplicare etapizată a noilor reglementări, care este corelată cu dezvoltarea capacităților instituționale, adoptarea actelor normative pentru punerea în aplicare a legii și instituirea mecanismelor tehnice și administrative necesare pentru funcționarea efectivă a sistemului.

Totodată, implementarea eficientă a sistemului necesită consolidarea capacităților administrative și tehnice ale autorităților competente, inclusiv dezvoltarea procedurilor operaționale, instruirea personalului implicat, instituirea mecanismelor de cooperare interinstituțională și dezvoltarea instrumentelor administrative și informaționale necesare aplicării uniforme a cadrului normativ. În același timp, funcționarea sistemului presupune dezvoltarea și evaluarea capacităților serviciilor tehnice desemnate pentru efectuarea încercărilor și evaluărilor tehnice aferente procedurilor de omologare.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Ca urmare a aprobării actului normativ urmează a fi aprobate modificări la regulamentele de activitate a autorităților desemnate, precum și legislația secundară necesară pentru implementare.

Secretar general

Angela ȚURCANU

*Anexă
la Nota de fundamentare la proiectul legii privind
omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere*

ANALIZA IMPACTULUI FINANCIAR

**și a costurilor estimative pentru implementarea la nivel național a sistemului
de omologare și supraveghere a pieței pentru vehiculele rutiere**

Document aferent Notei de argumentare la proiectul legii privind
omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere 976/MIDR/2025

1. INTRODUCERE

1.1. Scopul și obiectul documentului

Prezenta analiză are ca scop determinarea impactului financiar aferent implementării proiectului de lege privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere, precum și fundamentarea costurilor estimative generate de instituirea și funcționarea mecanismelor instituționale prevăzute de proiectul vizat.

Documentul urmărește efectuarea unei estimări orientative:

- a) privind identificarea și cuantificarea potențialelor cheltuielilor pentru organizarea și funcționarea activităților de omologare și de supraveghere a pieței, în limitele cadrului juridic propus;
- b) privind evaluarea potențialului impact financiar asupra bugetului public național, în special în ceea ce privește activitatea de supraveghere a pieței;
- c) privind estimarea orientativă a veniturilor proprii aferente activității de omologare, în raport cu mecanismul de finanțare prevăzut de proiectul de lege;
- d) analiza sustenabilității financiare a activității de omologare, distinct de componenta bugetară aferentă supravegherii pieței.

1.2. Legătura cu proiectul legii privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere

- a) **Scopul** - proiectul de lege privind omologarea vehiculelor transpune în legislația națională Regulamentele (UE) nr. 2018/858 și nr. 168/2013, care stabilesc cadrul juridic european pentru omologarea de tip, omologarea individuală și supravegherea pieței vehiculelor rutiere.
- b) **Impactul** - prin adoptarea legii, Republica Moldova urmărește: (a) alinierea cadrului legislativ și instituțional la cerințele Uniunii Europene în domeniul liberei circulații a bunurilor și a siguranței tehnice a vehiculelor; (b) crearea unui sistem național de omologare compatibil cu standardele și procedurile europene; (c) dezvoltarea capacităților administrative necesare pentru emiterea certificatelor de conformitate, verificarea conformității producției și supravegherea post piață.
- c) **Autorități administrative** - în sens instituțional, implementarea legii se propune să fie realizată prin: (a) desemnarea Agenției Servicii Publice (ASP) în calitate de Autoritate de Omologare, responsabilă de gestionarea procedurilor de omologare de tip și individuală, de emiterea certificatelor de conformitate și de administrarea registrelor tehnice; și (b) desemnarea Agenției Naționale Transport Auto (ANTA) în calitate de Autoritate de Supraveghere a Pieței, responsabilă de controlul conformității vehiculelor introduse pe piață și de verificările tehnice post-piață.

1.3. Descriere generală a modificărilor propuse

Implementarea legii presupune un ansamblu de reforme instituționale care implică și plăți de terife, după cum urmează:

- a) **Reforme instituționale** care se propune să implice: (i) desemnarea a două autorități administrative competente dedicate (ASP și ANTA), prin reorganizarea internă a structurilor existente; (ii) completarea organigramelor cu personal tehnic specializat; (iii) Clarificarea atribuțiilor de control, autorizare și monitorizare a conformității.
- b) **Investiții în infrastructură și echipamente**, care se estimează să implice: (i) dezvoltarea infrastructurii IT și a sistemelor informaționale necesare gestionării procedurilor de omologare; (ii) implementarea unei platforme digitale integrate pentru gestionarea proceselor de omologare, interoperabilă cu bazele de date ASP, ANTA și ale altor autorități competente; (iii) asigurarea suportului tehnic și administrativ necesar funcționării mecanismului de omologare;

- c) **Finanțare.** (i) Instituirea unui sistem de tarife pentru serviciile de omologare, bazat pe principiul recuperării costurilor și ajustat la contextul economic național; (ii) crearea unei surse de venituri proprii aferente activității de omologare și activităților administrative privind serviciile tehnice; (iii) delimitarea expresă dintre mecanismul de finanțare din venituri proprii aferent activității de omologare și finanțarea bugetară a activității de supraveghere a pieței, în conformitate cu Proiectul de lege și Nota de argumentare;
- d) **Măsuri.** Prin aceste măsuri, se intenționează ca statul să poată asigura: (i) funcționarea sustenabilă a sistemului de omologare național; (ii) transparența și predictibilitatea costurilor pentru operatorii economici și cetățeni; (iii) consolidarea capacităților tehnice și instituționale ale Republicii Moldova în procesul de aderare la Uniunea Europeană (Capitolul 14 - Politica în domeniul transporturilor).

2. BAZA METODOLOGICĂ ȘI IPOTEZE UTILIZATE

2.1. Metodologia utilizată pentru estimarea costurilor și a impactului bugetar

- a) Estimarea financiară s-a realizat în conformitate cu Metodologia de analiză a impactului bugetar al proiectelor de acte normative (pct. 4.2 din Instrucțiunea privind elaborarea Notei de Argumentare⁵).
- b) Analiza a urmat principiile metodologice de: (i) Completitudine, au fost incluse costuri directe și indirecte aferente implementării legii; (ii) Transparență, s-au utilizat exclusiv surse publice și oficiale; (iii) Comparabilitate, s-au studiat și analizat tarife și practici aplicate în state membre ale UE; (iv) Delimitarea impactului bugetar direct aferent activității de supraveghere a pieței de fluxurile financiare proprii generate de activitatea de omologare, în conformitate cu mecanismul de finanțare prevăzut de proiectul de lege; (v) Sustenabilitate, se corelează costurile și veniturile pe termen mediu.
- c) Analiza a fost efectuată prin metoda proiecției de scenarii posibile, utilizând trei scenarii distincte, după cum urmează:
 - (i) **Scenariul minim** - bazat pe 10.500 vehicule noi și 30.000 rulate;
 - (ii) **Scenariul mediu** - (luat de bază, fiind estimat a fi cel mai aproape de realitate) cca. 11.000 vehicule noi și 45.000 rulate;
 - (iii) **Scenariul maxim** - pentru o piață extinsă cca. 11.500 vehicule noi și 60.000 rulate.

***Notă metodologică** privind ipotezele de volum:

- (i) Cele trei scenarii expuse și utilizate în analiza de impact financiar reprezintă ipoteze de modelare menite să simuleze posibile variații ale volumului anual de vehicule ce vor necesita omologare, în funcție de tendințele pieței auto din Republica Moldova. Ele sunt bazate pe următoarele date și cifre de mai jos.
- (ii) În lipsa unor date statistice complete publicate despre omologare, cifrele au fost estimate pe baza datelor disponibile ale Agenției Servicii Publice (ASP). Conform comunicatelor de presă ASP, în anul 2023 au fost înmatriculate primar circa 46 032 autoturisme, dintre care aproximativ 9 336 noi (20%) și 36 696 rulate (80%)⁶
- (iii) În anul 2024, presa de specialitate a raportat un volum total de peste 60 000 de autoturisme rulate importate, stabilind un record istoric al pieței naționale⁷.

⁵ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=144682&lang=ro

⁶ <https://moldova1.md/p/22886>

⁷ <https://stiri.md/article/auto/moldova-a-stabilit-un-record-de-automobile-rulate-importate-in-anul-2024/>

2.2. Sursele de date în estimarea modelului utilizat

Analiza se bazează pe un șir de date, informații și surse care pot fi verificate, clasificate după cum urmează:

- a) **Date statistice privind piața auto națională** - se bazează pe datele oficiale ale Biroul Național de Statistică (BNS) și indicatorii oficiali privind înmatriculările de autovehicule per fiecare an în Republica Moldova⁸.
- b) **Date comparative internaționale** - se bazează pe datele identificate în mediul online pe resursele autoritățile naționale ale unor state membre ale UE cum sunt: (i) Irlanda – NSAI (National Standards Authority of Ireland) – lista tarifelor pentru omologare individuală, de tip și certificat⁹; (ii) Țările de Jos – RDW (Rijksdienst voor het Wegverkeer) – reglementarea tarifelor¹⁰; (iii) Franța – DREAL (Direction Régionale de l’Environnement, de l’Aménagement et du Logement)¹¹; (iv) Ungaria – Central Office for Administrative and Electronic Public Services¹²; (v) Letonia – CSDD (Ceļu satiksmes drošības direkcija) – taxe¹³; (vi) Slovacia – tarife¹⁴; (vii) Cehia – Ministerstvo dopravy – tarife¹⁵;
- c) **Ipoteze tehnico-economice** - utilizate în prezentul document de proiectare a impactului financiar, acolo unde este posibil la etapa actuală;
- d) **Ipoteze operaționale** - ponderea importurilor de vehicule rulate ce necesită omologare individuală, estimată cca. 80% (ipoteză), rata reomologărilor tehnice estimată la cca. 5% din numărul omologărilor individuale (ipoteză).

2.3. Perioada temporală a estimării

Analiza impactului financiar și toate valorile financiare prezentate sunt exprimate în prețuri curente fără indexare anuală și se raportează la următoarea perioadă temporală:

- (i) 2026 - Adoptare legislativă și pregătire instituțională;
- (ii) Anul I - Intrarea în vigoare și lansare operațională (data intrării în vigoare urmează a fi votată de către Parlament). În funcție de acest aspect vor exista și alte variabile de ex. rata inflației etc.;
- (iii) Anul II - creștere și stabilizare;
- (iv) Anul III - atingerea echilibrului financiar și operare stabilă pe termen mediu.

⁸

https://statbank.statistica.md/PxWeb/pxweb/ro/40%20Statistica%20economica/40%20Statistica%20economica__19%20TRA__TRA020/TRA020100.px?rxid=9a62a0d7-86c4-45da-b7e4-fecc26003802

⁹

https://www.nsai.ie/images/uploads/certification-automotive/NSAI_National_Approval_Pricing_Structure_2023_REV_2.pdf

¹⁰

[https://www.rdw.nl/en/import-export-transit/importing-a-vehicle-from-a-country-outside-the-eu-or-efia#:~:text=Table_title:%20Costs%20for%20importing%20a%20vehicle%20add,\(vehicle%20category%20M1/N1\)%20%7C%20Cost:%20%E2%82%AC625%2C00%20%7C](https://www.rdw.nl/en/import-export-transit/importing-a-vehicle-from-a-country-outside-the-eu-or-efia#:~:text=Table_title:%20Costs%20for%20importing%20a%20vehicle%20add,(vehicle%20category%20M1/N1)%20%7C%20Cost:%20%E2%82%AC625%2C00%20%7C)

¹¹

<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/homologation-vehicules>

¹²

https://nyilvantarto.hu/archiv_honlap_2016/en/vehicle_change_owner#:~:text=Table_title:%20In%20case%20of%20representative%20procedure%20the,fee%20%7C%206000%20HUF:%20585%20HUF%20%7C

¹³

<https://csdd.lv/transportlidzekla-ekspluatācijas-nodoklis/nodokla-maksājumi-tlen>

¹⁴

https://www.slovensko.sk/en/life-situation/life-situation/_new-car-and-registration-duties#feesregistrationofcar

¹⁵

<https://portal.gov.cz/en/sluzby-vs/registration-of-a-new-or-imported-vehicle-S8476>

3. DESCRIEREA IMPACTULUI FINANCIAR ASUPRA BUGETULUI PUBLIC

3.1. Considerații generale

Implementarea proiectului de lege vizat se estimează să genereze un impact financiar care trebuie analizat distinct, în funcție de natura juridică și financiară a fiecărei componente instituite prin proiectul legii. Astfel, din perspectiva art. 28 din proiectul legii, mecanismul financiar instituit nu are un caracter unitar și se divizează pe trei fluxuri distincte:

- a) **activitatea de omologare**, exercitată de Autoritatea de omologare, care se finanțează din venituri proprii provenite din tarifele pentru serviciile de omologare și din tarifele administrative percepute în legătură cu evaluarea, desemnarea și monitorizarea serviciilor tehnice;
- b) **activitatea serviciilor tehnice**, care constă în efectuarea încercărilor, inspecțiilor și evaluărilor tehnice în cadrul procedurilor de omologare, fiind realizată contra plată în raport cu beneficiarii serviciilor respective. Veniturile obținute de serviciile tehnice au caracter distinct, serviciile tehnice fiind entități de drept privat, nu constituie venituri ale bugetului public și nu se confundă cu veniturile Autorității de omologare;
- c) **activitatea de supraveghere a pieței**, propusă a fi exercitată de către ANTA, are un caracter bugetar și se estimează să fie finanțată din contul și în limita alocațiilor aprobate în acest scop din bugetul de stat.

În lumina celor expuse mai sus, prezenta estimare financiară nu pornește de la premisa autofinanțării integrale a tuturor activităților reglementate. Estimarea are la bază delimitarea expresă dintre veniturile proprii instituționale ale Autorității de omologare, cheltuielile bugetare aferente activității de supraveghere a pieței și fluxurile financiare aferente serviciilor tehnice, care au caracter distinct și nu se includ în impactul bugetar direct al proiectului.

Această structură este conformă atât cu art. 28 din proiectul legii, cât și cu Nota de fundamentare (pct. 4.2.). Prin urmare, în raport cu bugetul public național, impactul financiar direct al proiectului trebuie examinat exclusiv prin prisma componentei bugetare aferente activității de supraveghere a pieței. În schimb, activitatea de omologare urmează a fi analizată distinct, prin prisma ideii de sustenabilitate financiară din venituri proprii.

3.2. Impactul asupra bugetului de stat

- a) **Cheltuieli bugetare directe** - Impactul direct asupra bugetului de stat se bazează pe exercitarea funcțiilor de supraveghere a pieței în domeniul vehiculelor rutiere, în conformitate cu prevederile art. 28 din proiectul legii.

În acest sens, activitatea de supraveghere a pieței are un caracter bugetar și se deosebește de activitatea de omologare și de activitatea serviciilor tehnice, care se estimează să opereze pe baza veniturilor proprii.

Pentru asigurarea funcționării acestei componente, se propune suplimentarea capacității instituționale a autorității de supraveghere a pieței (ANTA), prin instituirea a 2 unități de personal dedicate.

Parametrii financiari estimați (cu titlu de modelare) sunt următorii: salariu brut lunar estimat - 22.000 lei/post, salariu brut anual - 264.000 lei/post; impact bugetar anual total - 528.000 lei.

Această valoare reprezintă componenta minimă previzibilă la prezenta etapă și cuantificabilă a impactului asupra bugetului de stat, șic are este aferentă implementării funcției de supraveghere a pieței.

Cheltuielile operaționale generale (logistică, echipamente, suport administrativ) sunt considerate a fi acoperite în cadrul bugetelor instituționale existente și nu generează, în forma actuală a estimării, un impact bugetar suplimentar cuantificat.

- b) Alte cheltuieli** - Activitatea de omologare nu generează venituri bugetare directe la bugetul de stat. Astfel, în conformitate cu art. 28 din proiectul legii serviciile de omologare sunt prestate contra cost. Activitățile de evaluare, desemnare și monitorizare a serviciilor tehnice sunt, de asemenea, supuse unor tarife. Veniturile aferente acestor activități constituie venituri ale Autorității de omologare și se reglementează expres de legislația aplicabilă.

Totodată serviciile tehnice se estimează să presteze activități de încercare și verificare în baza relațiilor contractuale directe cu operatorii economici. Aceste fluxuri financiare nu constituie venituri publice și nu sunt reflectate în bugetul de stat.

- c) Concluzie privind impactul asupra bugetului de stat** - Impactul asupra bugetului de stat este parțial și suficient de clar determinat. Acesta constă în finanțarea funcției de supraveghere a pieței, estimează în forma actuală a documentului un nivel de finanțare de circa 528.000 lei anual.

Proiectul de lege nu instituie mecanisme de generare a veniturilor bugetare directe, nu creează obligații bugetare semnificative suplimentare în afara componente de supraveghere a pieței. Totodată proiectul transferă majoritatea costurilor sistemului către mecanisme de finanțare prin venituri proprii.

4. COSTURI ESTIMATIVE

4.1. Costuri comparate în unele state membre UE

Tabel 1 de mai jos reprezintă o analiză comparată a tarifelor de omologare în unele state membre ale UE, iar cu titlu ilustrativ prezentăm în Tabelul 2 media costurilor în UE pentru omologarea individuală care se situează între 80 - 180€, iar pentru omologarea de tip între 300 - 650€:

Tabel 1

Nr.	Țara	Autoritate / Procedură	Domeniu acoperit	Tarife publicate (EUR)
1	Irlanda	NSAI National Standards Authority of Ireland	Inspecție tehnică, omologare individuală și de tip, serii mici	€1.300/zi – inspecție tehnică; €140 – certificat M1/N1; €220 – certificat general; €640 – omologare de serie mică
2	Țările de Jos	RDW Rijksdienst voor het Wegverkeer	Inspecții tehnice, teste de laborator, taxe administrative	€113/oră – inspecție tehnică; €87 – taxă administrativă de testare
3	Franța	DREAL Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement	Recepție la titlu individual (RTI)	€86,90 – taxă administrativă unică
4	Ungaria	TAA/KAV Transport Authority	Omologare vehicule și componente	€460 – omologare vehicul; €300 – componente
5	Slovacia	MD SR Ministerul Transporturilor	Aprobare individuală și modificări	€100 – aprobare individuală; €20 – modificare
6	Cehia	“Výjimky” Ministerul Transporturilor	Aprobarea excepțiilor tehnice	€40
7	Letonia	CSDD Road Traffic Safety Directorate	Taxă administrativă pentru certificatul de conformitate	€39,33
8	Austria	MA46 (Land Wien)	Omologare individuală la nivelul landului	€120–180
9	Spania	Ministerio de Industria / ITV	Proceduri naționale diverse	€80–200, în funcție de laborator
10	Portugalia	IMT Instituto da Mobilidade e dos Transportes	Proceduri de omologare, tarife variabile	€150–250, orientativ

4.2. Estimări pentru tarife naționale

Tabel 2 de mai jos reprezintă un rezumat al gamei de costuri pentru omologare în statele membre ale UE analizate. În baza gamei de costuri stabilite se determină nivelul mediu de referință European. Totuși costurile pentru Moldova urmează să ia în calcul puterea de cumpărare a populației, propunerile fiind raportate la salariul mediu pe economie dar și conforme cu metodologia de formare a tarifelor Autorității de omologare. Acest fapt este necesar pentru a nu introduce tarife disproporționate.

Tabel 2

Tip de serviciu	Gama prețuri UE (€)	Medie UE (€)	Propuneri Moldova (lei)	Echiv. (€/MDL)
Omologare individuală	80–180	130	x lei	x €
Omologare de tip	300–650	400	x lei	x €
Omologare părți / sisteme	100–300	180	x lei	x €
Control conformitate producție	80–200	120	x lei	x €
Reomologare / modificare	20–100	60	x lei	x €
Emitere / reemitere certificat	30–60	45	x lei	x €
Taxă orară inspecție / testare	80–120	100	x lei/oră	x €
Taxă deplasare echipă inspecție	100–300	200	x lei/zi	x €

Există posibilitatea examinării opțiunii tarifelor diferențiate pentru persoanele fizice și operatorii economici.

4.3. Model de structură tarifară

a) Privire generală:

- (i) La stabilirea tarifelor pentru serviciile de omologare se propune a fi luat în calcul factorul reprezentării contravalorii costurilor administrative, tehnice și de testare aferente activităților efectuate de autoritățile competente.
- (ii) Tarifele se propune a fi aplicate pentru toate tipurile de omologare prevăzute de lege:
 - omologare de tip;
 - omologare individuală;
 - omologare pentru părți, sisteme și unități tehnice;
 - controlul conformității producției;
 - reomologare după modificare / reconstrucție.
- (iii) Tarifele aferente serviciilor de omologare și tarifelor administrative percepute în legătură cu evaluarea, desemnarea și monitorizarea serviciilor tehnice se stabilesc, se încasează și se utilizează în conformitate cu art. 28 din proiectul legii;
- (v) Sumele plătite pentru încercările, inspecțiile și verificările tehnice efectuate de serviciile tehnice desemnate se tratează distinct de tarifele administrative aferente activității de omologare.

b) Structura tarifelor - După cum este ilustrat în Tabelul 3 mai jos, tarifele se propun a fi structurate în patru componente principale, inspirate și raportate la modelele aplicate în statele membre ale Uniunii Europene (de ex. Franța, Irlanda, Țările de Jos, Ungaria, Letonia, Slovacia, Cehia). Se propune examinarea structurii, nu și a sumei, care este reprezentată în tabel cu titlu ilustrativ.

Tabel 3

Componenta	Descriere	Conținut concret	Exemple din statele UE
1. Taxa administrativă de omologare	Reprezintă costul de procesare a dosarului de omologare și a examinării documentației tehnice.	Include analiza dosarului, verificarea completitudinii documentelor, introducerea în registrul național, emiterea deciziei administrative.	Franța (€86,9), Slovacia (€100), Austria (€120–180)
2. Taxa tehnică de inspecție / încercare	Acoperă serviciile de verificare, testare și măsurare realizate de laboratoare acreditate.	Poate fi calculată per oră sau per zi în funcție de complexitate, la care se adaugă taxa administrativă.	Olanda (€113/oră), Irlanda (€1 300/zi)
3. Taxa de eliberare a certificatului de conformitate individual sau de tip	Reprezintă contravaloarea tipăririi, securizării și eliberării certificatului de conformitate individual sau de tip.	Include costurile de arhivare electronică și înscriere în registre.	Irlanda (€140–220), Letonia (€39,33)
4. Taxa specială / suplimentară	Se aplică pentru servicii conexe cu ar fi reomologări, duplicat certificat, deplasări în teritoriu, verificări etc.	Determinate după caz pentru a asigura recuperarea costurilor logistice și operaționale.	Cehia (€40), Irlanda (€640), Ungaria (€150–300 pentru componente)

4.4. Proiecția orientativă a veniturilor aferente activității de omologare (Scenariul Mediu)

Pentru argumentarea mecanismului de finanțare aferent activității de omologare, a fost realizată o estimare orientativă care se bazează pe datele oficiale disponibile privind piața auto din Republica Moldova și pe tarifele propuse pentru serviciile de omologare.

Prezenta secțiune are ca obiect estimarea veniturilor proprii potențiale aferente activității de omologare, în scenariul mediu utilizat în analiză, și nu reflectă impactul bugetar direct asupra bugetului de stat. Proiecția are un caracter orientativ și se bazează pe ipoteze privind volumul anual de servicii de omologare, structura cererii și nivelul tarifelor administrative propuse.

- a) **Ipoteze de bază a Scenariului Mediu** - estimările sunt bazate pe următoarele ipoteze principale:
- volumul anual estimat al cererilor de omologare este determinat pe baza datelor disponibile privind importul și înmatricularea vehiculelor;
 - structura cererii include atât omologări individuale, cât și alte servicii administrative aferente activității de omologare;
 - tarifele aplicabile sunt cele propuse în cadrul prezentului document, ajustate la contextul economic național;
 - estimările nu includ sumele achitate direct către serviciile tehnice desemnate pentru efectuarea încercărilor și verificărilor tehnice.
- b) **Estimarea veniturilor** - estimarea veniturilor aferente activității de omologare are caracter orientativ și este realizată în baza volumului estimat de servicii, care va fi calculat în baza tarifelor stabilite ulterior prin hotărâre de Guvern, în conformitate cu art. 28 din proiectul de lege.
- În lipsa tarifelor aprobate, veniturile au fost modelate pe baza următoarelor scenarii:
- scenariul minim - aplicarea unui nivel redus al tarifelor, orientat spre acoperirea strictă a costurilor;
 - scenariul mediu - aplicarea unui nivel tarifar echilibrat, comparabil cu practicile regionale;
 - scenariul maxim - aplicarea unui nivel tarifar apropiat de media europeană.
- În funcție de aceste scenarii, veniturile anuale estimate se încadrează într-un interval orientativ, determinat de volumul serviciilor prestate și nivelul tarifelor aplicate. Valoarea exactă a veniturilor va depinde de tarifele aprobate de Guvern și de dinamica cererii pe piață.
- c) **Estimarea cheltuielilor operaționale** - cheltuielile operaționale au fost estimate în baza necesităților instituționale pentru organizarea și funcționarea activității de omologare, incluzând:
- cheltuieli de personal;
 - cheltuieli administrative și logistice;
 - cheltuieli aferente infrastructurii și suportului tehnic.
- d) **Gradul de acoperire a costurilor** - gradul de acoperire a costurilor a fost analizat prin raportarea veniturilor estimate la cheltuielile operaționale, în cadrul scenariilor descrise la lit. b).
- Rezultatele indică faptul că:
- în scenariul minim, veniturile pot acoperi parțial costurile operaționale;
 - în scenariul mediu, se asigură un nivel apropiat de un echilibru financiar;
 - în scenariul maxim, veniturile pot depăși costurile operaționale.
- Această analiză are caracter orientativ și depinde de nivelul tarifelor aprobate, precum și de volumul efectiv al activității.
- e) **Limitări ale analizei** - prezenta estimare nu include componenta de supraveghere a pieței, care este finanțată din bugetul de stat, nu include veniturile și cheltuielile aferente serviciilor tehnice desemnate, are caracter orientativ și depinde de evoluția pieței auto și de comportamentul consumatorilor.

Cu titlul ilustrativ menționăm că, pentru anul 2026, Scenariul Mediu utilizează următoarele volume:

Tabelul 5

n/o	Indicator	Valoare estimată
1	Vehicule noi	11.000 unități
2	Vehicule rulate importate	45.000 unități
3	Din care supuse omologării individuale	36.400 unități
4	Reomologări / modificări tehnice	1.800 cazuri
5	Omologări de tip	100 dosare
6	Omologări părți și sisteme	300 dosare
7	Controale conformitate producție	100 dosare

5. ESTIMAREA CHELTUIELILOR PENTRU FUNCȚIONAREA AUTORITĂȚILOR

5.1. Privire generală

În vederea aplicării prevederilor prezentei legi, este necesară crearea și consolidarea capacităților instituționale ale:

- a) **Autorității de Omologare** - competențe propuse a fi atribuite Agenției Servicii Publice (ASP), responsabilă de omologarea de tip, omologarea individuală și emiterea certificatelor de conformitate;
- b) **Autorității de Supraveghere a Pieței** - competențe propuse a fi atribuite Agenției Naționale Transport Auto (ANTA), responsabilă de controlul conformității vehiculelor introduse pe piață, verificarea post piață și aplicarea măsurilor corective necesare;
- c) **Mecanismul de finanțare al activităților** - activitatea de omologare este susținută prin venituri proprii generate din tarifele aferente serviciilor de omologare și activităților administrative conexe, iar activitatea de supraveghere a pieței se finanțează din bugetul de stat, în condițiile prevăzute de proiectul de lege și de legislația financiară aplicabilă, fiind distinctă de mecanismul de finanțare aferent activității de omologare.

Această delimitare asigură coerența cadrului instituțional și financiar, precum și corelarea cu prevederile Notei de argumentare și ale proiectului de lege.

5.2. Estimare financiară

Estimarea financiară a fost elaborată în concordanță cu structura impactului financiar descrisă în pct. 4.2 din Nota de argumentare, care delimitează trei componente distincte ale sistemului:

- a) activitatea de omologare, realizată de autoritatea de omologare și finanțată din venituri proprii (tarife administrative);
- b) activitatea serviciilor tehnice desemnate, realizată în baza contractelor cu solicitanții și finanțată direct de aceștia, conform tarifelor aprobate conform art.28 din proiectul legii;
- c) activitatea de supraveghere a pieței, realizată de autoritățile competente și finanțată din bugetul de stat.

Prezenta estimare reflectă exclusiv componenta a) și parțial componenta c), respectiv cheltuielile publice necesare funcționării autorităților implicate, fără a include costurile aferente serviciilor tehnice, care nu constituie cheltuieli bugetare.

5.3. Cheltuieli logistice și operaționale

Cheltuielile logistice și operaționale aferente implementării sistemului au caracter estimativ și reflectă necesarul minim de resurse pentru organizarea și funcționarea activităților administrative aferente omologării și supravegherii pieței, în condițiile conceptului propus la etapa actuală.

Aceste cheltuieli vizează, în principal, asigurarea consumabilelor, serviciilor IT și de comunicații, deplasărilor operaționale, activităților administrative aferente interacțiunii cu serviciile tehnice, instruirii personalului, precum și întreținerii spațiilor și suportului operațional curent.

Cheltuielile respective sunt prezentate cu titlu orientativ și nu reprezintă cheltuieli fixe sau definitive, deoarece nivelul lor va depinde de modul de organizare instituțională, de soluțiile tehnice adoptate la etapa implementării și de volumul real al activității.

Totodată, aceste cheltuieli nu includ costurile aferente încercărilor, inspecțiilor și verificărilor tehnice realizate de serviciile tehnice desemnate, care se suportă distinct de către solicitanți, în condițiile prevăzute în proiectul de lege.

5.4. Cheltuieli de capital (investiții inițiale)

Cheltuielile de capital aferente implementării sistemului de omologare au caracter estimativ și reflectă nivelul minim necesar la etapa inițială de investiții pentru punerea în funcțiune a infrastructurii digitale și informaționale necesare operării mecanismului de omologare și supraveghere a pieței.

În modelul propus la etapa actuală, aceste investiții vizează, în principal, echipamentele IT, serverele, licențele software și dezvoltarea platformei informatice necesare gestionării proceselor de omologare și interoperabilității dintre autoritățile implicate.

La această etapă, estimarea nu include costuri aferente dezvoltării unei infrastructuri proprii de testare tehnică în cadrul autorității de omologare, întrucât activitățile de încercare și verificare tehnică sunt prevăzute a fi realizate de servicii tehnice desemnate, în condițiile proiectului de lege.

În cazul în care, ulterior, modelul aplicat va presupune crearea unei astfel de infrastructuri proprii, cheltuielile de capital vor necesita o revizuire distinctă și suplimentară, în baza unor calcule dedicate.

5.6. Structura costurilor aferente implementării sistemului

Activitatea de omologare este realizată de Autoritatea de omologare în cadrul unui mecanism de finanțare bazat pe venituri proprii, generate din aplicarea tarifelor pentru serviciile de omologare și pentru activitățile administrative conexe, în condițiile art. 28 din proiectul de lege.

Costurile aferente funcționării Autorității de omologare includ, în principal, cheltuieli de personal, cheltuieli operaționale, infrastructură IT și suport administrativ.

Aceste costuri sunt planificate a fi acoperite din veniturile proprii generate, însă nivelul efectiv de acoperire depinde de:

- nivelul tarifelor aprobate prin hotărâre de Guvern;
- volumul de facto a serviciilor de omologare;
- organizarea instituțională existent la etapa implementării.

În aceste condiții, prezenta analiză nu stabilește un nivel determinat al veniturilor și nu cuantifică gradul de acoperire a costurilor, bazându-se pe un caracter orientativ al evaluării financiare.

7. CONCLUZII GENERALE

Prezenta estimare financiară ne sugerează că mecanismul propus pentru instituire prin proiectul de lege privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere se bazează pe un model financiară clar delimitat, care separă în mod funcțional și juridic activitatea de omologare, activitatea serviciilor tehnice desemnate și activitatea de supraveghere a pieței. În acest cadru, impactul bugetar direct asupra bugetului public național este limitat, determinabil și aferent componentei de supraveghere a pieței, în timp ce activitatea de omologare se estimează să funcționeze în baza veniturilor proprii generate din tarifele aplicabile.

Din perspectiva finanțelor publice, obligația bugetară certă și cuantificabilă la etapa actuală constă în asigurarea funcției de supraveghere a pieței, prin consolidarea capacității instituționale a autorității competente (ANTA). Impactul bugetar estimat aferent acestei componente are un caracter limitat, și se referă la unui număr restrâns de unități de personal (2 unități), iar cheltuielile generale de funcționare sunt se vor include în cadrul alocațiilor bugetare existente.

În ceea ce privește activitatea de omologare, estimarea financiară stabilește că aceasta se propune să funcționeze pe baza unui mecanism de finanțare distinct și bazat pe venituri proprii. Modelul propus este construit pe principiul recuperării costurilor, prin instituirea unui sistem tarifar coerent și structurat, care reflectă etapele procesului de omologare și serviciile administrative aferente. Nivelul concret al tarifelor urmează a fi stabilit prin actele normative subordonate legii, cu respectarea principiilor de proporționalitate, accesibilitate economică și corelare cu contextul național.

La baza estimării se afla o analiza pe scenarii (minim, mediu și maxim) raportată la modelul propus în funcție de variațiile pieței auto din Moldova și a volumului de activitate. Scenariul mediu, utilizat ca bază de referință, indică un nivel de activitate suficient pentru a susține funcționarea sistemului de omologare, în timp ce scenariile extreme scot în evidență anumite impacturi. În general, observăm că mecanismul de finanțare al activității de omologare este, de principiu, capabil să asigure acoperirea costurilor operaționale, în funcție de parametri finali de implementare.

Estimarea evidențiază, că cheltuielile operaționale și logistice au caracter orientativ și reflectă necesarul minim pentru funcționarea sistemului în condițiile modelului instituțional propus, bazat pe utilizarea serviciilor tehnice desemnate. Prezentul document nu include investiții în infrastructura proprie de testare tehnică, însă nici nu o exclude în caz de necesitate. Orice modificare a acestui model ar implica, în mod evident o reevaluare a impactului financiar.

O privire în ansamblu a estimării financiare ne arată că proiectul de lege instituie un mecanism potențial sustenabil din punct de vedere financiar, în care povara bugetară este una parțială și predictibilă. Caracterul orientativ al unor parametri financiari este justificat de necesitatea stabilirii acestora prin acte normative ulterioare și nu afectează logica sau oportunitatea modelului propus.

În aceste condiții, estimarea financiară oferă o bază suficientă și coerentă pentru fundamentarea promovării proiectului de lege, confirmând că soluția propusă este adecvată din perspectiva impactului bugetar, a sustenabilității financiare și a compatibilității cu cadrul european aplicabil.