

Sinteza
obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor la proiectul de lege privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în
sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute
(Nr. unic: 83/MIDR/2026)

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului						
Avizare și consultare publică									
Agencia Achiziții Publice	1	<p>Referitor la Anexa la proiectul de lege:</p> <p>Examinând anexa la proiectul de lege, Agenția Achiziții Publice constată că pentru pozițiile nr. 1 și nr. 4 nu sunt indicate codurile CPV corespunzătoare din cadrul Vocabularului comun al achizițiilor publice (CPV).</p> <p>Astfel, întrucât aplicarea corectă a legii în domeniul achizițiilor publice și sectoriale este condiționată de identificarea exactă a obiectului contractului prin raportare la codurile CPV, lipsa indicării acestora poate genera:</p> <ul style="list-style-type: none">• interpretări divergente din partea autorităților/entităților contractante;• aplicare neuniformă a normei;• dificultăți în procesul de raportare și monitorizare. <p>În vederea asigurării coerenței cadrului normativ și a corelării cu legislația în domeniul achizițiilor publice, se impune completarea Anexei prin indicarea expresă a codurilor CPV corespunzătoare, după cum urmează:</p> <ul style="list-style-type: none">• pentru poziția nr. 1 – indicarea codului/codurilor CPV corespunzătoare (<i>conform anexei</i>), în conformitate cu Vocabularul comun al achizițiilor publice;• pentru poziția nr. 4 – completarea expresă cu codul CPV-60100000-9, conform Vocabularului comun al achizițiilor publice. <table><tr><td>34100000-8 Autovehicule</td></tr><tr><td>34110000-1 Autoturisme</td></tr><tr><td>34111000-8 Breakuri și berline</td></tr><tr><td>34111100-9 Breakuri</td></tr><tr><td>34111200-0 Berline</td></tr><tr><td>34113000-2 Vehicule cu 4 roți motoare</td></tr></table>	34100000-8 Autovehicule	34110000-1 Autoturisme	34111000-8 Breakuri și berline	34111100-9 Breakuri	34111200-0 Berline	34113000-2 Vehicule cu 4 roți motoare	<p>Se acceptă</p> <p>Prevederile au fost revizuite și ajustate conform recomandării și Regulamentului UE</p>
34100000-8 Autovehicule									
34110000-1 Autoturisme									
34111000-8 Breakuri și berline									
34111100-9 Breakuri									
34111200-0 Berline									
34113000-2 Vehicule cu 4 roți motoare									

	34113100-3 Jeepuri
	34113200-4 Vehicule pentru orice tip de teren
	34113300-5 Vehicule de teren
	34114000-9 Vehicule cu utilizare specială
	34114100-0 Vehicule de urgență
	34114110-3 Vehicule de salvare
	34114120-6 Vehicule de intervenție paramedicală
	34114121-3 Ambulanțe
	34114122-0 Vehicule pentru transportul pacienților
	34114200-1 Mașini de poliție
	34114210-4 Vehicule pentru transportul deținuților
	34114300-2 Vehicule pentru serviciile de asistență socială
	34114400-3 Microbuze
	34115000-6 Alte autoturisme
	34115200-8 Autovehicule pentru transportul a mai puțin de 10 persoane
	34115300-9 Vehicule de transport de ocazie
	34120000-4 Autovehicule pentru transportul a 10 sau mai multe persoane
	34121000-1 Autobuze și autocare
	34121100-2 Autobuze publice
	34121200-3 Autobuze articulate
	34121300-4 Autobuze cu imperială
	34121400-5 Autobuze cu podea joasă
	34121500-6 Autocare
	34130000-7 Autovehicule pentru transportul de mărfuri
	34131000-4 Camionete
	34132000-1 Sănii cu motor
	34133000-8 Camioane articulate
	34133100-9 Camioane cisternă
	34133110-2 Autocisterne de carburanți
	34134000-5 Camioane cu platformă și camioane basculante

	34134100-6 Camioane cu platformă
	34134200-7 Camioane basculante
	34136000-9 Furgoane
	34136100-0 Furgonete
	34136200-1 Furgoane carosate
	34137000-6 Vehicule de ocazie pentru transportul de mărfuri
	34138000-3 Tractoare rutiere
	34139000-0 Șasiuri
	34139100-1 Șasiuri cu cabine
	34139200-2 Șasiuri carosate
	34139300-3 Șasiuri complete
	34140000-0 Autovehicule de mare capacitate
	34142000-4 Camioane macara și autobasculante
	34142100-5 Camioane cu platformă ridicătoare
	34142200-6 Mașini de încărcat cu schipuri
	34142300-7 Autobasculante
	34143000-1 Vehicule pentru întreținere pe timp de iarnă
	34144000-8 Autovehicule cu utilizare specială
	34144100-9 Turle de foraj mobile
	34144200-0 Vehicule pentru servicii de urgență
	34144210-3 Vehicule de pompieri
	34144211-0 Camioane cu scară turnantă
	34144212-7 Autopompe
	34144213-4 Vehicule de stingere a incendiilor
	34144220-6 Vehicule de depanare
	34144300-1 Poduri mobile
	34144400-2 Vehicule de întreținere rutieră
	34144410-5 Vidanjoare
	34144420-8 Vehicule de împrăștiat sare
	34144430-1 Vehicule de curățare a străzilor

		34144431-8 Vehicule de aspirat străzile 34144440-4 Vehicule de împrăștiat pietriș 34144450-7 Vehicule de stropire a străzilor 34144500-3 Vehicule pentru transportul deșeurilor menajere și al apelor reziduale 34144510-6 Vehicule pentru transportul deșeurilor menajere 34144511-3 Vehicule de colectare a deșeurilor menajere 34144512-0 Vehicule de compactare a deșeurilor menajere 34144520-9 Autocisterne pentru transportul apelor reziduale 34144700-5 Vehicule utilitare 34144710-8 Încărcătoare cu roți 34144730-4 Vehicule de reprovizionare a aeronavelor 34144740-7 Vehicule de tractare a aeronavelor 34144750-0 Cargoboturi 34144751-7 Transportatoare de pilieri 34144760-3 Biblioteci mobile 34144800-6 Autocaravane 34144900-7 Vehicule electrice 34144910-0 Autobuze electrice	
Î.S. „Poșta Moldovei”	1	La proiectul de lege: La Anexă punctul 12 sintagma „servicii de livrare a pachetelor” de substituit cu sintagma „servicii de livrare a pachetelor mici”. Argumentare: Conform Convenției Uniunii Poștale Universale, ca trimitere poștală este definit pachetul mic.	Nu se acceptă Denumirea este ajustată conform Vocabularului comun al achizițiilor publice (CPV), aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 339/2017
	2	La Nota de fundamentare La punctul 2.2. Obiectivul de accelerare a decarbonizării sectorului transporturilor sintagma „hidrocarburi (cca 19,5 în medie în perioada)” urmează de indicat referința la cifra 19,5 și de indicat perioada.	Se acceptă

Administrația Națională „Apele Moldovei”	1	Se avizează fără obiecții și propuneri	Se acceptă
Agenția Proprietății Publice	1	Lipsă de obiecții și propuneri	Se acceptă
	2	Totodată, reieșind din faptul că proiectul a fost expediat spre consultare Î.S. „Poșta Moldovei”, solicităm să se țină cont de poziția acestuia la definitivarea proiectului.	Se acceptă
Agenția Servicii Publice	1	Comunică lipsa de obiecții și propuneri	Se acceptă
Congresul Autorităților Locale din Moldova	1	<p>În Articolul 2 (Noțiuni principale În sensul prezentei legi, termenii și expresiile utilizate au următoarele semnificații: vehicul nepoluant - reprezintă: b) un vehicul de categoria M3, N2 sau N3 care utilizează combustibili alternativi, cu excepția combustibililor produși din stocul alimentar, care prezintă riscuri ridicate din perspectiva schimbării destinației terenurilor pentru care se observă o extindere semnificativă a suprafeței de Proiect producție la terenuri cu stocuri mari de carbon, ...):</p> <p>după cuvântul „destinației”, se propune completarea cu textul cu următorul cuprins: „/modurilor de folosință ale”.</p> <p>Conform prevederilor Codului funciar nr. 22/2024, atunci, când se cultivă plantele necesare producerii biocombustibililor, biocarburanților, în detrimentul culturilor pentru stocul alimentar, - de fapt și de drept are loc o schimbare a modurilor de folosință ale terenurilor (nu a destinației) în interiorul aceleiași categorii de destinație a terenurilor (agricolă).</p>	Se acceptă
	2	<p>Considerăm necesară introducerea în proiect a unor norme care să prevadă stimulente și facilități legale care se vor acorda autorităților contractante pentru a stimula și promova atingerea Țintelor minime privind achizițiile publice pentru introducerea pe piață a vehiculelor nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute.</p> <p>Directivele europene la care se aliniază legislația națională (prin proiectul în cauză) stabilesc nu doar Ținte obligatorii, dar ele oferă și flexibilitate statelor în modul de implementare, cu măsuri ce dinamizează cererea și reduc (direct sau indirect) costurile vehiculelor nepoluante, în sensul că fiecare țară decide cum distribuie eforturile între autoritățile publice locale și centrale, atâta timp cât țara</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Proiectul a fost completat cu obligația Guvernului de a proba Programe de susținerea pentru atingerea Țintelor stabilite.</p>

		<p>își îndeplinește cotele naționale minime pentru vehicule nepoluante, cum ar fi prin:</p> <ul style="list-style-type: none"> - suport financiar direct sau indirect, prin subvenții propriu-zise, sau scutiri de obligații fiscale și nonfiscale (impozite, taxe etc.) pentru achiziția, înmatricularea și deținerea vehiculelor nepoluante (exemple din UE: deducerile de taxă și facilitățile fiscale pentru vehicule electrice în Belgia și Italia).. - finanțări nerambursabile pentru parcurile auto nepoluante ale autorităților publice locale care poartă în mare măsură această sarcină de interes public (transportarea pasagerilor); - reglementări pentru includerea în criteriile de atribuire a contractelor de achiziții publice: evaluării costului pe durata de viață (cost total al deținerii vehiculului), costuri de combustibil și emisii; - facilități pentru infrastructură de încărcare și reîncărcare. <p>Toate aceste stimulente și facilități sunt, cu atât mai importante și necesare reglementării în cazul Republicii Moldova pentru atingerea Țintelor minime, cu cât puterea de cumpărare a autorităților contractante autohtone este mult mai redusă decât cele din majoritatea țărilor europene.</p>	
Centrul de Armonizare a Legislației	1	Art. 7, alin. (1) din proiectul de Lege, pentru corectitudine, se va reformula după cum urmează: <i>"Prezenta lege intră în vigoare la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană."</i>	Se acceptă
	2	Clauza de armonizare urmează a expusă în următoarea redacție: <i>„Prezenta Lege transpune Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, CELEX: 32009L0033, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 120/5 din 15 mai 2009, astfel cum a fost modificată ultima oară prin Decizia (UE) 2024/1254 a Parlamentului European și a Consiliului din 24 aprilie 2024 ”.</i>	Se acceptă
	3	<p><i>b) Obiecții privind Tabelul de concordanță</i></p> <p>La compartimentul 1 al Tabelului se va indica tipul, numărul, instituția/instituțiile care l-a/l-au adoptat, data, titlul actului juridic european, nr. CELEX, inclusiv cea mai recentă modificare a actului care constituie obiect al transunerii, prin precizarea tipului, a numărului și a datei de adoptare a actului</p>	Se acceptă

		juridic european de modificare - <i>Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, CELEX: 32009L0033, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 120/5 din 15.05.2009, astfel cum a fost modificată ultima oară prin Decizia (UE) 2024/1254 a Parlamentului European și a Consiliului din 24 aprilie 2024.</i>	
Ministerul Energiei	1	Se propune reformularea art. 7 alin. (1) privind intrarea în vigoare, prin stabilirea unei date calendaristice concrete sau a unui termen de la publicare.	Nu se acceptă Datorită impactului major al documentului asupra Bugetului de Stat, în corelare cu faptul că pentru implementarea eficientă a documentului urmează a fi transpuse și alte documente conexe, inclusiv dezvoltată infrastructura pentru combustibili alternativi, se consideră inoportun de a stabili o dată concretă de intrare în vigoare a proiectului.
	2	2. Perioadele de referință pentru țintele minime Proiectul stabilește perioade succesive de câte 5 ani, calculate de la intrarea în vigoare a legii. Totodată, art. 5 alin. (1) din Directiva 2009/33/CE prevede în mod expres două perioade fixe de referință (menținute prin Decizia (UE) 2024/1254): • 2 august 2021 – 31 decembrie 2025; • 1 ianuarie 2026 – 31 decembrie 2030. Stabilirea unor perioade mobile la nivel național nu este aliniată cu art. 5 alin. (1) din Directivă și poate genera dificultăți de raportare și comparabilitate post-aderare.	Se acceptă parțial Proiectul a fost completat cu prevederi suplimentare care permit reducerea sau extinderea perioadei de referință pentru alinierea cu perioadele de referință aprobate la nivelul Uniunii Europene.

		Se propune introducerea unei prevederi care să asigure alinierea perioadelor de referință naționale la art. 3 din proiect cu cele stabilite la art. 5 alin. (1) din Directiva 2009/33/CE.	
Ministerul Afacerilor Interne		La art. 1 alin. (4) din proiect se propune reformularea lit. c) prin divizarea acesteia în două litere distincte, în următoarea redacție: <i>„vehicule concepute și fabricate sau adaptate pentru protecția civilă și apărarea împotriva incendiilor” și „vehicule destinate pentru menținerea, asigurarea și restabilirea ordinii și securității publice, precum și pentru combaterea criminalității”.</i>	Se acceptă
		De asemenea, se propune completarea art. 1 alin. (4) din proiect cu o literă nouă, cu următorul conținut: <i>„Vehiculele din rezervele de stat și de mobilizare”. Exceptarea vehiculelor destinate rezervelor de stat și de mobilizare de la obligațiile privind achiziția sau utilizarea vehiculelor nepoluante se justifică prin specificul operațional al acestora și prin necesitatea garantării unei capacități de intervenție pentru protecția populației și a teritoriului, asigurarea funcționării stabile a economiei naționale și apărării țării în situațiile de urgență/exceptionale, în cazul apariției unor fenomene sociale sau economice, atentatelor teroriste, și contribuirii la stabilitate în sectoarele economiei naționale în cazul apariției unor disfuncționalități, în conformitate cu Legea nr. 104/2020 cu privire la rezervele de stat și de mobilizare.</i> Vehiculele din rezervele de stat și de mobilizare trebuie să asigure un grad sporit de autonomie operațională, inclusiv independența față de rețeaua electrică, având în vedere că aceasta poate deveni o vulnerabilitate în situații de urgență sau excepționale, precum și în cazul unor riscuri și amenințări la adresa securității naționale. Exploatarea acestor vehicule presupune intervenția imediată, iar nivelul actual al tehnologiei electrice nu oferă, în toate cazurile, densitatea energetică necesară pentru a garanta funcționarea neîntreruptă în condiții nefavorabile, în care realimentarea rapidă cu combustibili lichizi poate reprezenta singura soluție viabilă. Prin urmare, pentru menținerea coerenței structurale și a conformității cu normele de tehnică legislativă, se impune renumerotarea literelor.	Se acceptă

Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare		Autorul proiectului propune că actul normativ să fie adoptat sub forma unei legi organice, pornind de la faptul că art. 72 alin. (3) din Constituția Republicii Moldova și art. 10 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative enumeră raporturile juridice care pot face obiectul unei legi organice, considerăm necesar că autorul proiectului să insereze în Nota de fundamentare argumentele care justifică necesitatea adoptării actului normativ sub forma unei legi organice.	Se acceptă Nota informativă a fost completată cu prevederi care ar argumenta mai detaliat soluția juridică propusă.
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării	1	În procesul de transpunere a legislației UE în legislația națională se impune completarea Notei informative cu aspectele ce țin de analiza impactului asupra bugetelor autorităților și entităților contractante, inclusiv cu estimarea costurilor suplimentare generate de atingerea celor 3 ținte minime de 13,5%, 5% și 23%.	Se acceptă parțial Nota de fundamentare a fost completată cu o estimare a impactului. Suplimentar menționăm că acestea sunt doar date estimative, iar costurile suplimentare vor depinde de valoarea contractelor de achiziții.
	2	Totodată, se consideră oportun realizarea unui studiu de evaluare a capacității infrastructurii de încărcare și realimentare pentru vehiculele electrice, precum și a stațiilor de alimentare pentru vehiculele alimentate cu hidrogen, având în vedere că, în lipsa dezvoltării corespunzătoare a acestei infrastructuri, autoritățile și entitățile contractante pot întâmpina dificultăți reale în implementarea legii.	Se acceptă La moment este în proces de elaborare strategia privind mobilitatea electrică. Suplimentar, acesta este unul din motive de ce s-a stabilit intrarea în vigoare a proiectului la data aderării.
	3	La art. 6 alin. (3), identificăm ca fiind necesar stabilirea unui termen clar pentru transmiterea de către Agenția Achiziții Publice a informațiilor privind totalitatea contractelor atribuite de autoritățile/entitățile publice. Simultan, poate fi luat în calcul și scenariul prin care Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale colectează aceste date automat prin Sistemul informațional automatizat „Registrul de stat al achizițiilor publice” unde toate licitațiile publice sunt	Se acceptă Proiectul a fost completat cu prevederi care stabilesc că modul de transmitere a informațiilor

		accesibile online și fiecare decizie de achiziție publică este publicată în mod transparent online, în timp real.	
	4	La art. 7 alin. (1) referitor la intrarea în vigoare a actului normativ, în vederea asigurării clarității, previzibilității și conformității cu cerințele tehnicii legislative stabilite de cadrul normativ al Republicii Moldova, se propune stabilirea unei date calendaristice exacte sau a unui termen de la publicare.	Nu se acceptă Datorită impactului major al documentului asupra Bugetului de Stat, în corelare cu faptul că pentru implementarea eficientă a documentului urmează a fi transpuse și alte documente conexe, inclusiv dezvoltată infrastructura pentru combustibili alternativi, se consideră inoportun de a stabili o dată concretă de intrare în vigoare a proiectului.
Ministerul Finanțelor	1	I. Mențiuni de ordin general La data de 29 decembrie 2025, a fost adoptată noua Lege nr. 325/2025 privind achizițiile publice, care va intra în vigoare începând cu 1 ianuarie 2027. Odată cu intrarea sa în vigoare, Legea nr. 131/2015 privind achizițiile publice va fi abrogată. Având în vedere că proiectul de lege stabilește aplicabilitatea sa începând cu momentul intrării în vigoare a Tratatului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană, se impune revizuirea trimiterilor din cuprinsul acestuia, astfel încât referințele să fie efectuate la Legea nr. 325/2025 privind achizițiile publice, pentru a evita aplicarea unor norme abrogate. Astfel, propunem expunerea într-o nouă redacție a următoarelor prevederi: 1. La art. 1 alin. (3) lit. a) de expus în următoarea redacție: „ <i>autoritățile contractante, în măsura în care acestea intră sub incidența obligației de a aplica</i> ”	Se acceptă

		<i>procedurile de atribuire prevăzute de Legea nr. 325/2025 privind achizițiile publice;”;</i>	
2		2. La art. 2 noțiunea „autoritate contractantă” de expus în următoarea redacție: „ <i>autoritate contractantă – astfel cum este definită la art. 2 pct. 6 din Legea nr. 325/2025 privind achizițiile publice;”;</i>	Se acceptă
3		3. La art. 2 noțiunea „entitate contractantă” de expus în următoarea redacție: „ <i>entitate contractantă – astfel cum este definită la art. 4 din Legea nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energiei, apei, transporturilor și serviciilor poștale;”.</i>	Se acceptă
4		4. La art. 4 alin. (2) textul „ <i>data care se ia în considerare este data publicării anunțului de atribuire în conformitate cu prevederile art. 30 din Legea nr.131/2015 privind achizițiile publice și art. 61 din Legea nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energiei, apei, transporturilor și serviciilor poștale</i> ” se substituie cu textul „ <i>data care se ia în considerare este data publicării anunțului de atribuire în conformitate cu prevederile art. 50 din Legea nr. 325/2025 privind achizițiile publice și art. 61 din Legea nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energiei, apei, transporturilor și serviciilor poștale</i> ”.	Se acceptă
5		5. La art. 6 alin. (3), textul „ <i>autoritățile/entitățile publice</i> ” se substituie cu „ <i>autoritățile/entitățile contractante</i> ”, în vederea corelării cu terminologia utilizată în Legea nr. 325/2025 privind achizițiile publice și Legea nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energiei, apei, transporturilor și serviciilor poștale.	Se acceptă
6		II. Cu referire la Nota de fundamentare Cu toate că data intrării în vigoare a proiectului de lege este stabilită perioada intrării în vigoare a Tratatului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană, impactul financiar aferent proiectului de lege relevă o serie de riscuri și constrângeri bugetare majore. Proiectul de lege va genera un impact financiar direct asupra bugetului public național pe termen lung. Prin urmare, cu toate că în Capitolul 4.2 din Nota de fundamentare se menționează că vehiculele nepoluante și eficiente energetic vor produce economii de costuri operaționale, în tabelele 7,8,9 aferente impactului financiar (scenariilor) costurile operaționale anuale per 1 vehicul rămân la fel. Astfel,	Se acceptă parțial Nota de fundamentare a fost completată cu o estimare a impactului. Suplimentar menționăm că acestea sunt doar date estimative, iar costurile suplimentare vor depinde de valoarea contractelor de achiziții.

		autorul urmează să clarifice aspectul dat pentru a avea o evaluare cât mai veridică a impactului financiar.	
Ministerul Apărării	1	Comunică lipsă de obiecții.	Se acceptă
Ministerul Mediului	1	Comunicăm susținerea acestuia fără obiecții și propuneri	Se acceptă
Ministerul Muncii și Protecției Sociale	1	<p>Cadrul normativ prevede, că la măsurile ce țin de incluziunea persoanelor cu dizabilități și a persoanelor cu mobilitate redusă, se va ține cont dereglementarea normelor propuse de principiul facilitării accesibilității măsurilor stabilite și a impactului acestor măsuri pentru toate persoanele cu dizabilități și a persoanelor cu mobilitate redusă, în condiții de egalitate cu ceilalți, nu doar vizual, dar și practicabil.</p> <p>Astfel, potrivit prevederilor art. 18 din Legea nr. 60/2012, privind incluziunea socială a persoanelor cu dizabilități, nu se admite proiectarea și construcția centrelor populate, formarea cartierelor de locuit, elaborarea soluțiilor de proiect, construcția și reconstrucția clădirilor, instalațiilor, complexelor și comunicațiilor, de asemenea producerea sau achiziția mijloacelor de transport public urban, a mijloacelor de informare și de comunicații electronice fără amenajarea acestor obiective și mijloace în așa mod încât persoanele cu dizabilități să aibă acces la ele și să le poată utiliza. Subsidiar, conform prevederilor art. 20 din Legea notată, pentru a facilita accesul neîngrădit al persoanelor cu dizabilități la transport și călătorii, autoritățile publice centrale și locale, agenții economici indiferent de forma de proprietate, cu participarea asociațiilor obștești, au obligația de a adapta mijloacele de transport în comun aflate în circulație și reutila autovehiculele conform necesităților persoanelor cu dizabilități locomotorii (ghidarea manuală). Adicional, potrivit prevederilor art. 49 alin. (3) din Legea respectivă, persoanele cu dizabilități ale aparatului locomotor pot alege, la cerere, în schimbul compensației pentru serviciile de transport, dreptul de a importa, o dată la 5 ani, cu scutire de drepturi de import și accize, un mijloc de transport, destinat transportării lor (reutilat în mod corespunzător), clasificat la poziția tarifară 8703 (cu capacitatea cilindrică a motorului de până la 2500 cm³ inclusiv), indiferent de termenul de exploatare.</p>	Se acceptă

		<p>Normativele de adaptare a mijloacelor de transport și a infrastructurii drumurilor la necesitățile persoanelor cu dizabilități se aprobă de către Guvern. În contextul celor menționate, la art. 1 alin. (4) lit. g) din proiectul de lege notat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - cuvântul „<i>fabricate</i>” urmează a fi substituit cu cuvântul „<i>adaptate</i>”, ținând cont de termenii utilizați în Legea nr. 60/2012 privind incluziunea socială a persoanelor cu dizabilități; - după lit. g) proiectul urmează a fi completat cu o literă nouă, după cum urmează: „<i>vehicule reutilate în mod corespunzător, destinate transportării persoanelor cu dizabilități</i>”. 	
	2	<p>Adițional, solicităm substituirea noțiunii de „persoană cu handicap” utilizată în Nota de fundamentare, cu noțiunea din Legea nr. 60/2012, în speță: „persoană cu dizabilități”.</p> <p>Prioritate, conform agendei de aderare, constituie transpunerea Directivei (UE) 2019/882, privind cerințele de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor, care are scopul de a contribui la buna funcționare a pieței interne, prin apropierea actelor cu putere de lege și a actelor administrative ale statelor membre în ceea ce privește cerințele de accesibilitate aplicabile anumitor produse și servicii, în special prin eliminarea și prevenirea barierelor din calea liberei circulații a anumitor produse și servicii accesibile, bariere care decurg din cerințe de accesibilitate divergente ale statelor membre.</p> <p>În contextul celor menționate, considerăm oportun definitivarea proiectului prenotat în corespundere cu prevederile Legii nr. 60/2012 privind incluziunea socială a persoanelor cu dizabilități, propunerile înaintate și prevederile Directivei (UE) 2019/882, privind cerințele de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor, cu asigurarea implementării acestora și posibilității de accesare a serviciilor de transport, prin prisma drepturilor fundamentale ale persoanelor cu dizabilități în egală măsură cu ceilalți cetățeni.</p>	Se acceptă
Ministerul Sănătății	1	Comunică lipsa de obiecții și propuneri.	Se acceptă
Avizare repetată			
Ministerul Energiei	1	ME validează PHG comunicând lipsa de obiecții sau propuneri suplimentare (<i>legiferare.gov.md</i>).	Se acceptă

Ministerul Mediului	1	Ministerul Mediului expune lipsa obiecțiilor sau propunerilor (<i>legiferare.gov.md</i>).	Se acceptă
Ministerul Muncii și Protecției Sociale	1	Ministerul Muncii și Protecției Sociale comunică lipsă de obiecții și propuneri(<i>legiferare.gov.md</i>).	Se acceptă
Ministerul Sănătății	1	Ministerul Sănătății comunică lipsa de obiecții și propuneri (<i>legiferare.gov.md</i>).	Se acceptă
Ministerul Finanțelor	1	Ministerul Finanțelor comunică lipsa de obiecții asupra proiectului hotărârii de Guvern definitive și prezentate spre expertizare juridică și anticorupție(<i>legiferare.gov.md</i>).	Se acceptă
Ministerul Afacerilor Interne	1	Având în vedere că proiectul a fost actualizat, cu luarea în considerare a observațiilor formulate în avizul MAI (nr. 41/707 din 24.02.2026), se comunică lipsa obiecțiilor(<i>legiferare.gov.md</i>).	Se acceptă
Agenția Servicii Publice	1	Agenția Servicii Publice în limita competențelor funcționale comunică lipsa de obiecții și propuneri(<i>legiferare.gov.md</i>).	Se acceptă
Centrul de Armonizare a Legislației	1	Centrul de Armonizare a Legislației comunică lipsa de obiecții și propuneri suplimentare. Se validează proiectul! (<i>legiferare.gov.md</i>)	Se acceptă
Expertizare			
Centrul Național Anticorupție	1	<p>Articolul 2. Noțiuni principale</p> <p>Obiecții:</p> <p>Urmare a examinării proiectului se constată că sintagma „emisiile de poluanți în condiții reale de conducere sunt inexistente” instituie o cerință formulată vag și excesiv de restrictiv, care nu corespunde integral reglementării europene transpuse și depășește standardul prevăzut de acquis-ul Uniunii Europene. Astfel, potrivit art. 4 pct. 4 lit. a) din Directiva 2009/33/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2019/1161, noțiunea de „vehicul nepoluant” este un vehicul de categoria M1, M2 sau N1 cu o cantitate maximă de emisii la țeava de evacuare exprimate în CO2 g/km și cu emisiile de poluanți în condiții reale de conducere sub un procent din limitele de emisii aplicabile, astfel cum se prevede în tabelul 2 din anexă.</p> <p>Totodată, Directiva stabilește că, începând cu 1 ianuarie 2026, pentru categoriile M1, M2 și N1, un vehicul este considerat nepoluant dacă emisiile de CO2 la</p>	<p>Se acceptă</p> <p>Definiția a fost reformulată conform recomandării.</p>

		<p>evacuare sunt de „0 g/km”, iar criteriul privind emisiile RDE „nu se aplică”. Prin urmare, legislația Uniunii Europene nu utilizează noțiunea de „emisii inexistente” și nici nu stabilește obligația inexistenței absolute a oricărui tip de poluant în condiții reale de conducere.</p> <p>Reglementarea europeană operează distinct cu criteriul emisiilor de CO₂ la evacuare și cu neaplicarea metodologiei RDE pentru vehiculele cu emisii zero la evacuare.</p> <p>În aceste condiții, formularea propusă în proiect nu este suficient corelată cu standardele tehnice și criteriile prevăzute de legislația Uniunii Europene în domeniul omologării vehiculelor și al emisiilor poluante.</p> <p>Mai mult, noțiunea „emisii inexistente” nu este definită clar și nu este raportată la criterii tehnice concrete, fapt care poate genera interpretări diferite în procesul de aplicare a normei. În lipsa unor reguli clare privind metodologia de verificare și documentele justificative necesare, există riscul aplicării neuniforme a prevederilor legale, inclusiv al acceptării sau respingerii selective a anumitor vehicule.</p> <p>Astfel, autoritățile contractante sau organele de control ar putea decide discreționar ce se înțelege prin „emisii inexistente”, ce metodologie tehnică urmează a fi aplicată sau ce acte sau certificate sunt suficiente pentru demonstrarea conformității. Această situație poate crea premise pentru interpretarea arbitrară a normei și pentru favorizarea unor operatori economici în cadrul procedurilor de achiziții publice.</p> <p>Totodată, din punct de vedere tehnic, chiar și vehiculele electrice pot genera emisii indirecte asociate producerii energiei electrice, uzurii pneurilor sau componentelor mecanice. În consecință, utilizarea unei formulări absolute precum „emisii inexistente” necesită o justificare tehnică și normativă riguroasă, care nu rezultă din nota de fundamentare a proiectului.</p> <p>Recomandări:</p> <p>Reformularea definiției prin înlocuirea cuvântului „inexistente” cu o formulare compatibilă cu prevederile Directivei 2009/33/CE și prin raportare directă la criteriile și pragurile stabilite de legislația Uniunii Europene.</p>	
--	--	--	--

Ministerul Justiției	1	În contextul notei de fundamentare, sub aspectul intenției de reglementare, prin proiectul dat se propune armonizarea legislației naționale la standardele Uniunii Europene. Astfel, proiectul transpune Directiva 2009/33/CE în redacția actualizată prin Directiva (UE) 2019/1161 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iunie 2019 de modificare a Directivei 2009/33/CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, cu ultimele modificări operate prin Decizia (UE) 2024/1254 a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivelor 2009/12/CE, 2009/33/CE și (UE) 2022/1999 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Directivei 96/67/CE a Consiliului în ceea ce privește anumite cerințe de raportare în domeniul transportului rutier și al aviației. Astfel, raționamentele expuse de inițiator în notă reflectă motivul elaborării proiectului legii.	Se acceptă
	2	La art. 1: Se va restructura diviziunea internă a alin. (3), în conformitate cu art. 51 alin. (6) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, potrivit căruia alineatul poate fi divizat în litere, care sunt însemnate succesiv cu litere latine mici, urmate de o paranteză.	Se acceptă Proiectul a fost revizuit în contextul obiecției.
	3	La alin. (3) lit. c) observăm dublarea textului „prevăzute în”, astfel se va redacta în acest sens. Totodată, precizarea „la prezenta Lege” se consideră a fi inutilă.	Se acceptă Proiectul a fost redactat conform recomandărilor
	4	La art. 2 se va revedea definiția termenului „vehicul de transport rutier”, or, potrivit art. 55 alin. (3) din <i>Legea nr. 100/2017</i> nu se admite trimiterea la un act normativ de nivel inferior.	Se acceptă Trimiterea a fost exclusă
	5	La art. 6: Cu titlu general, remarcăm că , în conformitate cu art. 10 alin. (2) din <i>Directiva 2009/33/CE</i> , „Până la 18 aprilie 2026 și, ulterior, la fiecare cinci ani , statele membre prezintă Comisiei un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive”. În acest context, se va revizui conținutul alin. (1) al art. 6 din proiect.	Se acceptă Prevederile au fost revizuite în vederea ajustării termenului de raportare.
	6	La alin. (3) cuvintele „al Republicii Moldova” se vor exclude ca fiind excedente în cazul dat (valabil și pentru alin. (4) din același articol).	Se acceptă Textul a fost exclus.

7	Cu referire la conținutul propus la alin. (4), întru excluderea caracterului arbitrar și pentru o planificare riguroasă a activității autorităților vizate, se propune înlocuirea expresiei „în termenele stabilite de acesta” cu un termen calendaristic cert sau cu o periodicitate fixă.	Se acceptă Prevederile au fost revizuite și stabilit un termen de 3 luni pentru planificarea activităților.
8	La art. 7 alin. (2) , enunțul potrivit căruia „Prin procedură de atribuire inițiată se înțelege orice procedură pentru care se transmite un anunț de participare sau, după caz, o invitație de participare începând cu data de aplicării legii.” nu se integrează în conținutul dispozițiilor finale și tranzitorii, din care motiv se recomandă plasarea acestei norme fie la art. 2 privind noțiunile principale, fie la art. 3 ce vizează țintele minime privind achizițiile publice și sectoriale.	Se acceptă Prevederile au fost revizuite.

Viceprim-ministru, ministrul

Vladimir BOLEA