**NOTA INFORMATIVĂ**

**La proiectul Hotărîrii Guvernului**

**pentru aprobarea Legii cu privire la supravegherea pieței și omologarea vehiculelor**

***Cauzele care au condiționat elaborarea proiectului, inițiatorii proiectului:***

Prin Legea nr. 150 din 17.07.2014 *(publicată în Monitorul Oficial nr. 247-248/568 din 15.08.2014)* a fost aprobat Codul Transporturilor Rutiere. Art. 3 al acestuia prevede că Codul Transporturilor Rutiere constituie cadrul juridic pentru elaborarea de către organul central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor rutiere și aprobarea a mai multor acte normative privind activitățile de transport rutier. Totodată, Acordul de asociere din 27.06.2014 între Republica Moldova, pe de o parte, şi Uniunea Europeană şi Comunitatea Europeană a Energiei Atomice şi statele membre ale acestora, pe de altă parte prevede armonizarea legislației naționale cu prevederile legislației europene.

În acest context, elaborarea proiectului a fost inițiată de Ministerul Economiei și Infrastructurii care este organul central de specialitate responsabil de elaborarea și implementarea politicilor în domeniul transporturilor.

În conformitate cu datele din Registrul de Stat al Transporturilor la data de 01.10.2017 în Republica Moldova erau înregistrate 934712 unități, iar numărul acestora este în crește de la an la an. Această tendință se menține pe parcursul ultimilor 10 ani, în pofida anumitor restricții impuse la importul autovehiculelor.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Autovehicule înmatriculate în Republica Moldova, pe tipuri de autovehicule și ani** | | | | | | | | |
|  | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** |
| **Autovehicule pentru transportul mărfurilor** | 131243 | 141696 | 151830 | 154163 | 160199 | 164533 | 168618 | 181004 |
| **Autobuze si microbuze** | 21395 | 21349 | 21433 | 21344 | 21359 | 21134 | 20968 | 20935 |
| **Autoturisme (inclusiv taxiuri)** | 404290 | 426973 | 456379 | 487418 | 512561 | 529813 | 546781 | 583542 |
| **Remorci si semiremorci** | 54127 | 56482 | 58827 | 60797 | 63076 | 64953 | 66832 | 68938 |
| **TOTAL** | 611055 | 646500 | 688469 | 723722 | 757195 | 780433 | 803199 | 938058 |

Analiza structurii Registrului de stat al transporturilor scoate în evidență că cea mai mare parte a autovehiculelor importate și puse în circulație sunt autoturisme, destinate în special pentru uz personal. De altfel, anume această categorie de unități de transport a și înregistrat cea mai mare creștere pe parcursul ultimilor ani.

Totodată, în rezultatul analizei Registrului de stat al transporturilor sub aspectul țării de origine a autovehiculelor, constatăm că cea mai mare pondere o au autovehiculele producătorilor din țările Uniunii Europene (59%), Japonia (15%) și Federația Rusă (13%).

O altă cifră relevantă este și numărul de autovehicule noi care au fost vîndute în Republica Moldova, care în 2015 a constituit 3537 unități. Astfel, deși parcul auto național crește anual cu circa 30 de mii de unități de transport doar 12 % sunt unități de transport noi comercializate de importatorii oficiali. Restul autovehiculelor sunt importate la mâna a doua sau procurate direct de la dealerii autorizați din alte țări.

În acest context, dacă în cazul unităților de transport noi importate de reprezentanțe oficiale ale producătorilor aceștia pot pune la dispoziția clienților toate informațiile tehnice necesare, în cazul mașinilor la mâna a doua la majoritatea unităților de transport această informație nu poate fi accesată. Ca rezultat nu poate fi verificată corespunderea acestora cerințelor tehnice care au fost impuse la momentul producerii, precum și dacă pe parcursul exploatării nu au fost aduse unele modificări constructive.

Ca rezultat pe piață pot ajunge unități de transport care au fost modificate sau care nu corespund cerințelor tehnice de admitere în trafic pe teritoriu Europei. În special aceasta se referă la autovehiculele importate din Statele Unite ale Americii.

Astăzi, pe piața vehiculelor rutiere activează circa 10 agenți economici care au statut de dealer autorizat sau reprezentant al producătorului, care asigură importul a peste 70 % din vehiculele rutiere noi comercializate pe piață. Restul sunt importate de alți agenți economici mici. În cazul pieselor de schimb situația este mai dificilă, deoarece importul acestora nu este reglementat şi poate fi realizat de orice agent, pentru comercializare sau uz personal.

Conform statisticii vamale importurile de tractoare agricole şi forestiere constituie:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Ţara de export | **Denumirea** | 2013. | 2014 | 2015 |
| unit. | unit. | unit. |
| **Tractoare** | **992** | **842** | **819** |
| România |  | 90 | 65 | 69 |
| Germania |  | 44 | 59 | 28 |
| Italia |  | 8 | 50 | 32 |
| Bulgaria |  | 7 | 18 | 22 |
| Cehia |  | 3 | 6 | 10 |
| alte state din Europa |  | 19 | 75 | 313 |
| **Total** |  | **171** | **273** | **474** |
| Rusia |  | 0 | 0 | 11 |
| Turcia |  | 12 | 33 | 23 |
| Bielorusia |  | 658 | 276 | 215 |
| China |  | 151 | 260 | 96 |
| **Total** |  | **821** | **569** | **345** |

Datele din tabel demonstrează interesul utilizatorului de a procura un tractor cu o calitate mai înaltă cum ar fi cele din țările europene, unde ponderea importului pentru anul 2015 constituie 58 la sută din total, cu o creștere anuală de 20% față de 2013.

Potrivit datelor Biroului Naţional de Statistică, în Republica Moldova sunt 2 producători de tractoare şi 2 producători de remorci. Anual producătorii autohtoni produc: 2 tractoare cu roți şi circa 25 remorci şi semiremorci.

Reieșind din situația actuală a legislației în vigoare menționăm că, procedura de înmatriculare a tractoarelor agricole şi forestiere se efectuează conform prevederilor HG nr. 1047 din  08.11.1999. Punerea în exploatare a acestora se efectuează în lipsa actului ce atestă conformitatea produsului.

Actualmente, legislația națională în vigoare nu conține reglementări tehnice cu cerințele tehnice și administrative pentru omologarea de tip şi individuală a tuturor vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice, norme primare care constituie temei legal pentru omologarea vehiculelor rutiere.

Lipsește instituția responsabilă de supravegherea pieței pentru vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate, piese și echipamente destinate acestor vehicule.

Totodată, analiza importurilor denotă o instabilitate pe acest segment, situație care direct reflectă și situația economică general pe țară. Însă, lipsa unor reglementări clari și a unui control al statului asupra acestui domeniu permite accesul pe piața a unor vehicule rutiere sau piese de schimb de o calitate joasă, sau parametrii tehnici ai cărora nu corespunde cerințelor de siguranță specifice.

Sistemele de omologare ale țărilor Uniunii Europene (UE) pentru vehicule rutiere, tractoare agricole și forestiere au fost înlocuite cu o procedură de omologare de tip la nivelul Uniunii bazată pe principiul unei armonizări totale.

La moment în Republica Moldova nu există omologarea de tip şi cea individuală a vehiculelor rutiere, agricole şi forestiere, şi acest sistem este necesar pentru a fi creat pe teritoriul țări, în scopul permiterii unui comerț liber între Republica Moldova și Uniunea Europeană pentru toate categoriile de vehicule, creînd condiții egale pentru toți actorii.

Totodată, menționăm că lipsește protecția utilizatorului la nivel instituțional şi cadrul normativ.

Încă de la momentul invenție și pînă în prezent, vehiculele rutiere, agricole şi forestiere au fost subiect de discuție. În special la capitolul siguranță și protecție. Acest factor a condus la obligativitatea supunerii tuturor vehiculelor unor proceduri riguroase de certificare.

Odată cu trecerea timpului și extinderii fenomenului globalizării a fost sporit gradul de complexitate al acestor proceduri, dar și create premise pentru dezvoltarea unor cerințe unice la nivel regional sau mondial. Guvernele statelor, precum și producătorii au înțeles că fără o politică clară, care va ține cont de impactul vehiculelor asupra mediului și siguranței rutiere, nu va putea fi dezvoltat acest domeniu.

Plasarea pe piață este efectuată cu probabilitatea că aceste vehicule sunt nesigure.

Una din dovezi este cazul înregistrat în anul 2013 în urma unui proces de judecată, în care s-a constatat că producătorul nu a asigurat cerințele de calitate, dar care nu au putut fi luate în calcul de instanță din lipsa cerințelor nereglementate.

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 şi piese care pot fi montate şi/sau pot fi utilizate pe vehiculele cu roți şi 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.

Astfel, orice vehicul rutier, sistem sau parte componentă pentru a putea fi plasată pe piață trebuie să corespundă tuturor rigorilor tehnice. Iar de politica dusă de fiecare stat direct depinde siguranța populației și impactul asupra mediului.

Dacă în cazul țărilor Uniunii Europene există un sistem reglementat de control al acestui domeniu, în unele țări din Asia acest sistem lipsește sau reglementările aplicate sunt mai permisive față de cele aplicate pe teritoriul Europei. O situație similară poate fi atestată și în cazul autovehiculelor produse și importate de pe alte continente. În special divergențele se referă la anumite caracteristici tehnice care deși pot avea același nivel de siguranță, totuși utilizează soluții diferite.

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.

La nivel național procedura de omologare și certificare este menționată în art. 39 al Legii nr. 131 din 07.06.2007 privind siguranța traficului rutier, care stabilești că, pentru a fi înmatriculate şi admise în trafic rutier, vehiculele trebuie să fie omologate şi certificate în baza condițiilor tehnice şi a metodologiei stabilite de Ministerul Economiei și Infrastructurii.

Prin omologare şi certificare pentru admitere în trafic rutier se verifică gradul de corespundere a vehiculelor cu normele tehnice, cu exigențele de siguranță a traficului şi de protecție a mediului, precum şi utilizarea lor la destinație. Caracteristicile constructive sau de folosință ale vehiculelor omologate sau certificate pentru a fi admise în trafic rutier nu pot fi modificate decît în condițiile legii. Categoriile de vehicule care pot fi admise în trafic rutier fără a fi omologate se stabilesc prin ordin al ministrului economiei și infrastructurii.

Un alt document care prevede obligativitatea elaborării de către Ministerul Economiei și Infrastructurii a unui regulament este și Codul Transporturilor Rutiere, aprobat prin Legea nr. 150 din 17.07.2014, art. 3 al căruia stabilește că, prezentul cod constituie cadrul juridic pentru elaborarea de către organul central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor rutiere şi aprobarea de către Guvern a Regulamentului privind omologarea autovehiculelor şi certificarea componentelor acestora. În conformitate cu prevederile art. 154 din Codul menționat, termenul de elaborare a Regulamentului este de 1 iulie 2017.

Odată cu semnarea Acordului de asociere între Republica Moldova, pe de o parte, şi Uniunea Europeană şi Comunitatea Europeană a Energiei Atomice şi statele membre ale acestora, pe de altă parte din 27.06.2014, țara noastră și-a asumat obligația de a transpune un șir de Regulamente și Directive din domeniul omologării și certificării vehiculelor rutiere, sistemelor și părților componente.

Evoluția progreselor normelor stabilite în proiectul de lege va asigura:

* elaborarea metodelor efective pentru a exclude vehiculele rutiere, agricole şi forestiere şi echipamentul detașabil de pe piață (producție autohtonă şi din import) care nu întrunesc cerințele de bază tehnice, siguranța la traficul rutier şi de protecție a mediului;
* un nivel ridicat de siguranță la locul de muncă și de protecție a mediului, cu cerințele tehnice și normele de mediu aplicabile vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate cu privire la omologarea de tip;
* reglementarea domeniului sus-menționat prin adoptarea măsurilor legale relevante pentru excluderea produselor care prezintă un risc grav şi nu sunt conforme.

Potrivit evoluției plasării pe piață a vehiculelor, constatăm indirect înregistrarea prejudiciilor de către utilizatori în urma reparațiilor frecvente, accidentelor produse şi înregistrarea pierderilor la efectuarea lucrărilor agricole în termeni mai mari decît cei tehnologici.

Evoluția lucrurilor pe viitor va duce la creșterea prejudiciilor utilizatorilor şi pierderilor la efectuarea lucrărilor agricole.

Situația creată pe piața importului de tractoare agricole şi forestiere impune stabilirea Cerințelor clare de calitate pentru vehiculele rutiere, agricole şi forestiere, care trebuie respectate, pentru asigurarea calității acestora, garantarea că piesele sau echipamentele în cauză nu afectează siguranța sau performanța de mediu a vehiculului.

În acest context, pentru sporirea siguranței rutiere precum și pentru introducerea unei clarități pe această piață este necesară crearea unui sistem 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.

Odată cu punerea în aplicare a prezentelor norme din proiectul de lege, supravegherea şi plasarea pe piață a vehiculelor rutiere, agricole şi forestiere va fi efectuată în baza certificatului de omologare de tip sau individuală.

Dezvoltarea și implementarea unui sistem național de omologare aliniat la cerințele Uniunii Europene ar permite facilitarea importului de vehicule din țările membre, deoarece față de acestea poate fi aplicată procedura de recunoaștere automată a certificatelor de omologare. Iar în perspectivă va crea premisele pentru dezvoltarea industriei constructoare de mașini și piese componente.

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 urmează a fi desemnată de Guvern.

Totodată, menționăm că în prezent acest sector al industriei este slab dezvoltat, fiind reprezentat doar de cîteva companii care product unele piese componente sau asamblează vehicule în serii foarte mici, implementarea unui sistem de omologare nu va avea impact major asupra acestora.

În cazul existenței unui sistem național de omologare, producătorii vor fi obligați să își supună producția sa unui proces de certificare a calității, care va garanta conformitatea producției. Verificările urmează a fi efectuate de către autoritatea de omologare sau de un serviciu tehnic desemnat de autoritatea de omologare. Totodată, producătorii sunt în drept să formeze aceste servicii tehnice și în cadrul companiei (cu respectarea unor cerințe specifice), ceea ce va reduce costurile de omologare, dar va permite simplificarea procedurilor de export pe piața Uniunii Europene.

O situație diferită este în cazul importatorilor care vor fi obligați să confirme faptul că autovehiculele importate sau piesele componente pentru acestea respectă cerințele tehnice. Totodată, luînd în considerare tendința Republicii Moldova de integrare în Uniunea Europeană se propune recunoașterea certificatelor eliberate țările UE.

În cazul vehiculelor la mînă a doua va fi aplicat un mecanism simplificat de recunoaștere a omologării, cînd proprietarul va prezenta doar certificatul de conformitate eliberat de producător, sau în cazul în care autovehiculul anterior a fost înmatriculat într-un stat din UE, acesta se recunoaște că corespunde cerințelor tehnice.

Conform practicii țărilor UE în procesul de omologare sunt implicate în mod direct mai multe autorități al statului, precum și unele entități private, în favoarea cărora pot fi externalizate anumite servicii.

Rolul de coordonator al întregului proces este atribuit autorității de omologare, care aprobă cerințele specifice față de produse și metodele de verificare a acestora, ține registrul omologărilor, colaborează cu autorități similare și după caz notifică serviciile tehnice.

Verificarea corespunderii produselor cerințelor tehnice este efectuată de către serviciile tehnice acreditate care au fost notificate de către autoritatea de omologare. Aceste atribuții pot fi exercitate și de autoritatea de omologare în cazul cînd există capacitățile tehnice necesare.

Monitorizarea acestui sistem este efectuată de către autoritatea de supraveghere a pieței care verifică respectarea de către importatori și serviciile tehnice a prevederilor specificate.

Toate aceste proceduri urmează a fi analizate și aprobate la momentul elaborării legislației secundare și reglementărilor tehnice. Dar pentru realizarea acestora este necesară aprobarea unui document cadru care ar reglementa acest domeniu.

În acest context, menționăm că, măsurile propuse privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele rutiere, agricole și forestiere, vor realiza sarcina ce constă în armonizarea legislației naționale cu legislația şi practicile UE, şi anume în baza utilizării cerințelor prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere, Regulamentul (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 cvadricicluri și Directiva 2007/46/CE de stabilire a unui cadru pentru omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora

***Scopul şi obiectivele proiectului:***

Prezentul proiect a fost elaborat în scopul instituirii legislației necesare pentru crearea sistemului național de omologare a vehiculelor rutiere, agricole și forestiere.

Pentru realizarea acestui scop au fost stabilite următoarele obiective:

* + Structura sistemului național de omologare;
  + Drepturi și obligații ale producătorilor, importatorilor, consumatorilor;
  + Cerințe față de serviciile tehnice;
  + Modul de desemnare a serviciilor tehnice;
  + Plasarea pe piață a vehiculelor rutiere și pieselor componente ale acestora.

În acest context, realizarea acestor obiective va permite crearea sistemului național de omologare a vehiculelor

***Modul de reglementare a problemelor abordate în proiect de legislația şi documentele strategice în vigoare:***

La nivel național procedura de omologare și certificare este menționată în art. 39 al Legii nr. 131 din 07.06.2007 privind siguranța traficului rutier, care stabilești că, pentru a fi înmatriculate şi admise în trafic rutier, vehiculele trebuie să fie omologate şi certificate în baza condițiilor tehnice şi a metodologiei stabilite de Ministerul Economiei și Infrastructurii.

Prin omologare şi certificare pentru admitere în trafic rutier se verifică gradul de corespundere a vehiculelor cu normele tehnice, cu exigențele de siguranță a traficului şi de protecție a mediului, precum şi utilizarea lor la destinație. Caracteristicile constructive sau de folosință ale vehiculelor omologate sau certificate pentru a fi admise în trafic rutier nu pot fi modificate decît în condițiile legii. Categoriile de vehicule care pot fi admise în trafic rutier fără a fi omologate se stabilesc prin ordin al ministrului economiei și infrastructurii.

Un alt document care prevede obligativitatea elaborării de către Ministerul Economiei și Infrastructurii a unui regulament este și Codul Transporturilor Rutiere, aprobat prin Legea nr. 150 din 17.07.2014, art. 3 al căruia stabilește că, prezentul cod constituie cadrul juridic pentru elaborarea de către organul central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor rutiere şi aprobarea de către Guvern a Regulamentului privind omologarea autovehiculelor şi certificarea componentelor acestora. În conformitate cu prevederile art. 154 din Codul menționat, termenul de elaborare a Regulamentului este de 1 iulie 2017.

Suplimentar, menționăm că, odată cu semnarea Acordului de asociere între Republica Moldova, pe de o parte, şi Uniunea Europeană şi Comunitatea Europeană a Energiei Atomice şi statele membre ale acestora, pe de altă parte din 27.06.2014, țara noastră și-a asumat obligația de a transpune un șir de Regulamente și Directive din domeniul omologării și certificării vehiculelor rutiere, sistemelor și părților componente.

Astfel, sub aspect organizatoric, la nivelul Uniunii Europene acest proces este reglementat de Regulamentul (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 cvadricicluri și Directiva 2007/46/CE de stabilire a unui cadru pentru omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora, Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere. Cerințele specifice fiind aprobate prin intermediul unor regulamente tehnice separate.

***Elementele inovatorii ale proiectului şi rezultatele scontate***

La elaborarea proiectului s-a ținut cont de practica existentă în acest domeniu, au fost analizate problemele existente, precum și modul de reglementare a acestui sector în alte state europene. Proiectul propune aprobarea unor prevederi cadru care ar schița structura sistemului național de omologare, precum și reglementarea activității a fiecărui participant la proces.

Totodată aprobarea acestui proiect va permite stabilirea acțiunilor necesare pentru aplicarea Acordului privind adoptarea prescripțiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente şi piese care pot fi montate şi/sau pot fi utilizate pe vehiculele cu roți şi condițiile pentru recunoașterea omologărilor pe baza acestor prescripții, întocmit la Geneva la 20 martie 1958, inclusiv armonizarea legislației naționale cu prevederile Uniunii Europene și internaționale.

***Nivelul de compatibilitate a proiectului cu normele Uniunii Europene***

Proiectul prezentat respectă prevederile legislației naționale și nu intră în contradicție cu prevederile legislației UE. 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 cvadricicluri și Directivei 2007/46/CE de stabilire a unui cadru pentru omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora, Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere.

***Cuantumul mijloacelor bugetare necesare pentru implementarea proiectului***

Adoptarea şi implementarea ulterioară a proiectului nu necesită surse financiare din bugetul statului.

***Obiecțiile, recomandările şi evaluările pe marginea proiectului în cauză înaintate de către instituțiile interesate şi concluziile acestora***

Compartimentul respectiv se va completa ulterior prezentării avizelor autorităților administrației publice centrale, instituțiilor interesate.

***Acțiuni ulterioare adoptării proiectului***

Ulterior adoptării proiectului, Guvernul urmează să desemneze Autoritatea de omologare și de supraveghere a pieței, precum și să întreprindă măsurile necesare pentru elaborarea legislației secundare.

În acest context, considerăm oportună aprobarea proiectului Hotărîrii Guvernului pentru aprobarea Legii cu privire la supravegherea pieței și omologarea vehiculelor, care va constitui cadru legal pentru implementarea în Republica Moldova a sistemului național de omologare a vehiculelor rutiere și părților componente, sistem care va permite sporirea siguranţei pe drumurile naționale.

**Secretar General de Stat Iulia COSTIN**