

## NOTA DE FUNDAMENTARE

### la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr.840/2024 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere și modificarea unor hotărâri ale Guvernului

<b>1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ</b>
Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr.840/2024 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere și modificarea unor hotărâri ale Guvernului este elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale ( <i>în continuare - MIDR</i> ).
<b>2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ</b>
<b>2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ</b>
<p>Republica Moldova, în calitate de stat asociat la Uniunea Europeană, s-a angajat prin Capitolul 14 „Politica în domeniul transporturilor” să transpună și să implementeze treptat acquis-ul Uniunii Europene în domeniul transporturilor rutiere, inclusiv cadrul ce ține de inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere.</p> <p>Unele dintre actele legislative din acest domeniu sunt Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE, precum și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/621 al Comisiei din 17 aprilie 2019 privind informațiile tehnice necesare pentru inspecția tehnică a elementelor autovehiculelor care trebuie testate, privind utilizarea metodelor de testare recomandate, precum și de stabilire a normelor detaliate privind formatul datelor și procedurile de accesare a informațiilor tehnice relevante.</p> <p>Ajustarea reglementărilor tehnice este impusă de obiectivele Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, care prevăd realizarea măsurilor din Clusterul 4 “Agenda Verde și Conectivitate Sustenabilă”(capitolul 14 - Politica de transport, poziția 29 și 30).</p> <p>Prin Hotărârea Guvernului nr. 840/2024, a fost aprobat Regulamentul privind inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere, care transpune Directiva 2014/45/UE instituindu-se un cadru transparent pentru organizarea inspecțiilor tehnice, definind cerințele de verificare, condițiile de efectuare, precum și proceduri simplificate pentru vehiculele noi și interzicerea circulației vehiculelor neconforme. Însă, nu a fost transpusă anexa II - Conținutul minim al unui certificat de inspecție tehnică, cât și anexa III - Cerințe minime privind infrastructura și echipamentele de inspecție pentru inspecția tehnică.</p> <p>Republica Moldova în contextul angajamentelor asumate de armonizare cu legislația UE, urmează să alinieze cerințele privind inspecțiile tehnice periodice la standarde europene aplicabile, ceea ce presupune actualizarea și completarea cadrului normativ existent față de reglementările aplicate până în prezent și să adopte acte de punere în aplicare care să definească setul de informații tehnice necesare pentru elementele care trebuie testate și cu privire la utilizarea metodelor de testare recomandate.</p>
<b>2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative</b>
În prezent, activitatea de inspecție tehnică periodică a vehiculelor rutiere este reglementată de Hotărârea Guvernului nr.840/2024 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la inspecția tehnică, precum și de prevederile Codul transporturilor rutiere nr.

150/2014. Aceste acte stabilesc condițiile generale de funcționare a stațiilor de inspecție tehnice și cerințele de bază pentru stațiile de inspecție tehnică.

În procesul aplicării practice a acestor prevederi au fost identificate mai multe neclarități și lacune. Unele noțiuni și termeni utilizați în legislația națională nu sunt aliniați la terminologia și conceptele prevăzute de Directiva 2014/45/UE, ceea ce generează interpretări diferite.

Totodată, nu sunt reglementate suficient informațiile tehnice care trebuie utilizate la efectuarea inspecției, ca urmare stațiile, pot interpreta diferit regulile de verificare, ceea ce duce la rezultate neuniforme al inspecțiilor și la dificultăți în activitatea de inspecție.

De asemenea, cadrul normativ nu reglementează suficient utilizarea datelor tehnice furnizate de producătorii vehiculelor necesare pentru efectuarea corectă a testelor tehnice.

Lipsa reglementării privind accesul la aceste informații îngreunează evaluarea conformității tehnice a vehiculelor.

O altă problemă identificată ține de lipsa unor reguli detaliate privind recunoașterea certificatelor de inspecție tehnică emise în alte state pentru vehiculele ce se află în circulație pe drumurile publice ale Republicii Moldova, precum și lipsa regulilor privind schimbul de informații între autorități creează dificultăți pentru autoritatea de control și poate cauza nerecunoașterii echivalenței sistemului național de inspecție tehnică cu sistemele statelor membre UE.

Creșterea continuă a parcului auto din Republica Moldova, amplifică necesitatea unui sistem de inspecție tehnică clar și interoperabil cu sistemele statelor europene.

Conform datelor statistice din Registrul de stat al vehiculelor (*sursa: [Agenția Servicii Publice](#)*), la 1 ianuarie 2026 parcul auto înmatriculat în Republica Moldova depășea **1,3 milioane de vehicule**, dintre care aproximativ 892 770 sunt autoturisme, circa 233 987 sunt camioane, iar conform datelor din Registrul de stat al Operatorilor de Transport Rutier circa 72 067 sunt vehicule comerciale.

Analizele efectuate de autoritățile de control rutier arată că o parte semnificativă a vehiculelor supuse verificării în trafic circulă fără certificat de inspecție tehnică valabil.

De exemplu în primele 10 luni ale anului 2025, din numărul total de vehicule verificate în trafic, aproximativ 3,1% au fost constatate circulând fără certificat de inspecție tehnică, ceea ce reprezintă un risc semnificativ pentru siguranța rutieră și pentru protecția mediului, dat fiind faptul că vehiculele neinspectate pot emite poluanți peste limitele admise și pot avea defecțiuni tehnice grave.

Deși datele statistice privind accidentele rutiere din anul 2025 nu sunt dezagregate în mod separat cazurile generate de defecțiuni tehnice ale vehiculelor, analiza numărului de accidente înregistrate în primele 6 luni ale anului 2025 indică necesitatea consolidării mecanismelor de prevenție. În acest context, se impune actualizarea cadrului normativ.

În acest context, completarea cadrului normativ prin modificarea Hotărârii Guvernului nr. 840/2024 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere, este necesară pentru alinierea procedurilor și cerințelor Directivei 2014/45/UE precum și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/621 al Comisiei din 17 aprilie 2019.

Implementarea acestor măsuri va asigura uniformitatea verificărilor tehnice și creșterea nivelului de siguranță rutieră.

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

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

Proiectul, are drept scop armonizarea integrală a cadrului normativ național cu prevederile Directivei 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE, precum și Regulamentului de punere în aplicare (UE)

2019/621 al Comisiei din 17 aprilie 2019 privind informațiile tehnice necesare pentru inspecția tehnică a elementelor autovehiculelor care trebuie testate, privind utilizarea metodelor de testare recomandate, precum și de stabilire a normelor detaliate privind formatul datelor și procedurile de accesare a informațiilor tehnice relevante.

Proiectul are un caracter tehnic normativ, fiind orientat spre clarificarea și detalierea procedurilor de aplicare a cadrului legal existent, fără a modifica principiile de bază ale politicii în domeniu.

Modificările propuse vizează:

- armonizarea terminologiei;
- furnizarea datelor de producător;
- recunoașterea certificatului de inspecție tehnică de autoritățile competente;
- competențe atribuite Agenției Naționale Transport Auto ce țin de responsabilitatea de a face schimb de informații cu autoritățile competente ale altor state;
- conținutul minim al unui certificat de inspecție tehnică;
- cerințe minime privind infrastructura și echipamentul utilizat;
- completarea cu anexa ce conține informații tehnice necesare pentru inspecția tehnică a elementelor autovehiculelor care trebuie testate, metode recomandate și proceduri de accesare a informațiilor.

Totodată, prin prezentul proiect, a fost exclusă prevederea de la subpunctul 3.1. al Hotărârii Guvernului nr.840/2024 referitoare la “vehicule rutiere cu destinație specială care sunt utilizate sau care circulă în situații excepționale”. Această prevedere era eronat formulată, fiind confundate vehiculele care circulă rar sau aproape niciodată pe drumurile publice în condiții excepționale pentru utilizare atipică (ex. folosite în operațiuni de salvare în urma calamităților, pentru terenuri accidentate, șantiere etc.), cu vehiculele cu destinație specială antrenate în operațiuni de salvare din dotarea Inspectoratului General pentru Situații de Urgență și a Centrului Național de Asistență Medicală Urgentă Prespitalicească.

La fel proiectul a fost completat cu prevederi suplimentare referitoare la efectuarea inspecției tehnice privind utilizarea datelor furnizate de producător. Spre exemplu în cazul vehiculelor electrice și al vehiculelor de interes istoric, datele tehnice furnizate de producător (sau după caz, de organizațiile autorizate pentru vehiculele istorice) sunt esențiale pentru efectuarea unei inspecții tehnice corecte.

Implementarea acestor modificări va asigura alinierea deplină a Regulamentului prenotat la cerințele legislației Uniunii Europene.

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

Nu au fost identificate.

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

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

Prin completarea regulamentului, Agenția Națională Transport Auto va beneficia de reguli clare privind atribuțiile sale. Modificările vor asigura Agenției posibilitatea de a face schimb de informații cu autoritățile competente ale altor state, monitorizarea corectitudinii inspecțiilor efectuate de stațiile de inspecție tehnică, precum și aplicarea mecanismelor de corectare a rezultatelor flagrant incorecte.

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

Implementarea proiectului nu va genera un impact financiar asupra bugetului de stat.

##### **4.3. Impactul asupra sectorului privat**

Proiectul nu introduce obligații noi pentru stațiile de inspecție tehnică, întrucât cerințele, echipamentele necesare și metodele sunt deja prevăzute în Codul transporturilor rutiere nr.150/2014 și Hotărârea Guvernului nr.840/2024.

<p>Modificările propuse vizează în principal clarificarea și uniformizarea modului de aplicare a prevederilor existente. Ca urmare stațiile de inspecție tehnică nu vor suporta costuri semnificative imediate, iar eventualele investiții vor fi realizate gradual.</p>
<p><b>4.4. Impactul social</b></p>
<p>Proiectul de hotărâre nu are impact social direct, însă fortificarea capacităților instituționale ale ANTA și va contribui la creșterea nivelului de siguranță rutieră.</p>
<p><b>4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal</b></p>
<p>Nu este aplicabil</p>
<p><b>4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen</b></p>
<p>Nu este aplicabil</p>
<p><b>4.5. Impactul asupra mediului</b></p>
<p>Nu este aplicabil</p>
<p><b>4.6. Alte impacturi și informații relevante</b></p>
<p>Nu au fost identificate.</p>
<p><b>5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE</b></p>
<p>5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională</p>
<p>5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE</p>
<p>Modificările incluse în proiect asigură transpunerea Directivei 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE, <a href="#">CELEX:02014L0045-20230520</a>, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 127 din 29 aprilie 2014 ( transpune art. 3 alin. 6, art. 4 alin. 3-4, art. 8 alin. 2-4, art.10 alin. 2-3, art.15, Anexa II, Anexa III), precum și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/621 al Comisiei din 17 aprilie 2019 privind informațiile tehnice necesare pentru inspecția tehnică a elementelor autovehiculelor care trebuie testate, privind utilizarea metodelor de testare recomandate, precum și de stabilire a normelor detaliate privind formatul datelor și procedurile de accesare a informațiilor tehnice relevante, <a href="#">CELEX:32019R0621</a>, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 108 din 23 aprilie 2019 (transpune art.1, 3, 4, 5, 6, Anexa).</p> <p>Gradul de compatibilitate a actelor UE cu proiectul în cauză este reflectat în tabelul de concordanță elaborat conform prevederilor Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene aprobat prin Hotărârea de Guvern nr.1171/2018.</p> <p>Ca urmare a aprobării proiectului, acestea vor fi transpuse integral.</p>
<p><b>6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ</b></p>
<p>În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea elaborării proiectului a fost plasat pe site-ul web a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, la rubrica Transparența decizională, anunțuri de inițiere a politicii și pe portalul guvernamental <a href="http://www.particip.gov.md">www.particip.gov.md</a>.</p> <p>Proiectul va fi supus consultărilor publice și avizărilor/expertizărilor de către entitățile publice de resort, inclusiv cele implicate în implementare, în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Astfel, în cadrul procesului de consultare/avizare, proiectul va fi avizat de următoarele instituții:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;</li> <li>- Ministerul Finanțelor;</li> <li>- Ministerul Afacerilor Interne;</li> <li>- Ministerul Mediului (inclusiv Inspectoratul pentru Protecția Mediului);</li> </ul>

- Ministerul Apărării;
- Ministerul Sănătății;
- Agenția Servicii Publice;
- Banca Națională a Moldovei;
- Comisia Națională a Pieței Financiare;
- Grupul de Lucru al comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător;
- Centrul de armonizare a legislației;
- Asociațiilor patronale din domeniu și mediului de afaceri.

Informația privind rezultatele avizării vor fi incluse în sinteză conform propunerilor și recomandărilor.

#### **7. Concluziile expertizelor**

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

- Ministerul Justiției;
- Centrul Național Anticorupție.

În conformitate cu prevederile art. 35 și 36 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, informația privind rezultatele expertizei juridice și anticorupție urmează a fi inclusă în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor.

#### **8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent**

-----

#### **9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ**

Implementarea proiectului va fi asigurată de către Agenția Națională Transport Auto.

**Viceprim-ministru,  
ministru**

**Vladimir BOLEA**