

SINTEZA
la proiectul legii privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere

Avizare			
Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
Ministerul Mediului		lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se acceptă
Ministerul Apărării		lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se acceptă
Ministerul Finanțelor		lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se acceptă
Ministerul Afacerilor Externe		lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se acceptă
Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare		lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se acceptă
Ministerul Afacerilor Interne	art. 2 alin. (2) al proiectului de lege	completarea art. 2 alin. (2) al proiectului de lege cu prevederi exprese referitoare la excluderea din domeniul de aplicare al prezentei legi a vehiculelor speciale utilizate exclusiv de către pompieri, poliție și serviciile de urgență, deoarece argumentarea autorului proiectului din sinteza aferentă proiectului de lege, face referire la vehicule cu două sau trei roți și cvadricicluri și nici de cum nu se referă la vehicule care	Se acceptă

		urmează a fi exceptate în temeiul propunerii înaintate. Această completare este necesară pentru a reflecta specificul dotărilor tehnice ale Ministerului Afacerilor Interne, precum și ale altor structuri de intervenție, întrucât vehiculele utilizate exclusiv de forțele de menținere a ordinii publice și de structurile de intervenție în situații de urgență nu sunt supuse procedurilor de omologare aplicabile vehiculelor comerciale și private. Includerea acestor vehicule în domeniul de aplicare al legii ar genera o povară administrativă suplimentară nejustificată pentru procesul de dotare tehnică a subdiviziunilor Ministerului Afacerilor Interne, în special în cazul vehiculelor speciale recepționate sub formă de ajutoare umanitare din partea partenerilor de dezvoltare, aspect care urmează a fi analizat inclusiv prin prisma prevederilor Anexei nr. 3 la Hotărârea Guvernului nr. 653/2003.	
	art. 3 din proiect	Cu referire la art. 3 din proiect, atragem atenția că noțiunile de „autovehicul” și „remorcă” sunt deja consfințite în Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier și Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014. Totodată, în corespundere cu normele de tehnică legislativă, se va examina oportunitatea de menținere în cuprinsul acestuia a noțiunilor „componentă”, „piese”, „piese sau echipamente originale”, „piese de schimb”, „supravegherea pieței”, „producător”, „reprezentant al	Nu se acceptă Deși noțiunile de „autovehicul” și „remorcă” sunt utilizate și definite în Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier și în Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, prezentul proiect de lege instituie un regim juridic distinct, focusat pe omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere până la punerea acestora în exploatare.

		producătorului”, „importator”, „distribuitor”, „operator economic”, „introducere pe piață”, „punere la dispoziție pe piață”, „punerea în exploatare”, „înmatriculare” și „data de fabricație a vehiculului”, care nu pot avea un sens total diferit decât cel consfințit sau utilizat în cadrul normativ național.	Definirea noțiunilor în cadrul art. 3 este necesară pentru a asigura claritatea, coerența și aplicarea uniformă a legii, în raport cu obiectul său specific de reglementare aliniat la cadrul comunitar pe care autorul are scopul să-l transpună și care derivă direct din Regulamentele (UE) nr. 2018/858 și nr. 168/2013. În conformitate cu obligațiile de transpunere a acquis-ului UE aceste noțiuni trebuie definite expres în proiectul legii naționale, chiar dacă termeni similari sunt utilizați și în alte acte normative, întrucât sensul juridic al acestora este determinat de scopul și domeniul de aplicare al actului normativ. Eliminarea sau omisiunea acestor noțiuni din proiectul legii va crea riscuri de interpretare și armonizare neuniformă și incompletă, ar afecta completitudinea ambelor tabelele de concordanță și ar putea genera neconformități în procesul de evaluare a transpunerii Acquis-ului comunitar.
	Art. 3 din proiect	în raport cu noțiunea „omologare UE de tip”, propunem revizuirea sau concretizarea aspectului referitor la faptul că cerințele tehnice sunt prevăzute în legislația unui stat membru, valabilitatea unei astfel de omologări fiind limitată la teritoriul statului membru respectiv. Or, noțiunea expusă în art. 3 pct. 2 din	Se acceptă parțial Noțiunea se va clarifica pentru a reflecta că „omologarea UE de tip” este omologarea acordată de o autoritate dintr-un stat membru în temeiul Reg. UE 2018/858 și 168/2013, iar prezentul

		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 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, care se transpune prin proiect, stabilește că „omologare UE de tip” înseamnă procedura prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante prevăzute în prezentul regulament. Respectiv, omologarea UE de tip presupune corespunderea vehiculului sau componentelor omologate cerințelor stabilite la nivel de Uniune. Drept argument poate servi și faptul că alin. (40) din preambulul la Regulamentul (UE) 2018/858 stabilește că sistemul de omologare UE de tip trebuie să permită fiecărui stat membru să confirme că fiecare tip de vehicul și fiecare tip de sistem, componentă sau unitate tehnică separată destinate tipului respectiv de vehicul au fost supuse încercărilor și inspecțiilor prevăzute în prezentul regulament pentru a se verifica conformitatea lor cu cerințele de omologare de tip prevăzute în prezentul regulament și că producătorul a obținut un certificat de omologare pentru acestea.	proiect stabilește condițiile și efectele recunoașterii ei în dreptul național, fără a aduce atingere competențelor autorităților Republicii Moldova în domeniul supravegherii pieței.
--	--	---	---

		Sistemul de omologare UE de tip obligă producătorii să producă vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate în conformitate cu tipul omologat. Un producător de vehicule trebuie să certifice acest lucru prin emiterea unui certificat de conformitate pentru fiecare vehicul. Orice vehicul care deține un certificat de conformitate valabil ar trebui să poată fi pus la dispoziție pe piață și înmatriculat în vederea utilizării în Uniune.	
	Art. 5 din proiect	Se susține în continuare propunerea de completare a art. 5 din proiect, în vederea includerii Inspectoratului General al Poliției ca autoritate competentă în domeniul vizat. În acest sens, se menține poziția privind completarea articolului prenotat cu un alineat suplimentar, cu următorul cuprins: <i>„Inspectoratul General al Poliției, prin subdiviziunile sale specializate și teritoriale, este abilitat să verifice starea tehnică a vehiculelor, autovehiculelor și remorcilor, inclusiv a celor omologate, reutilate, carosate sau construite individual, precum și respectarea interdicțiilor stabilite în domeniu. Pentru exercitarea atribuțiilor care îi revin, Inspectoratul este împuternicit să verifice conformitatea vehiculelor aflate în circulație pe drumurile publice, ale căror parametri constructivi, funcționali sau de calitate nu au fost modificați prin activități de reutilare sau transformare constructivă, cu prevederile</i>	Nu se acceptă Potrivit art. 6 alin. (1) din Regulamentul (UE) 2018/858, statele instituie sau desemnează autorități de omologare și autorități de supraveghere a pieței, cu separarea strictă a rolurilor și responsabilităților și funcționare independentă. Implicarea Inspectoratului General al Poliției în proceduri de omologare ar conduce la amestecul rolurilor instituțiilor și la fragmentarea atribuțiilor. Suplimentar art.1 alin.(3) din Regulamentul (UE) 168/2013 confirmă delimitarea între mecanismele de omologare, supraveghere a pieței și atribuțiile de control și siguranță rutieră. Notăm că Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, precum și actele normative subsecvente (inclusiv

		<i>legislației naționale și internaționale aplicabile.”.</i> În context, se relevă că implicarea subdiviziunilor specializate și teritoriale ale Inspectoratului General al Poliției în procesul de omologare a vehiculelor permite o coordonare eficientă între siguranța rutieră, reglementările tehnice și controlul respectării acestora, având un impact pozitiv asupra reducerii accidentelor și îmbunătățirii siguranței rutiere pe termen lung. Potrivit art.7 lit.d) din Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier de competența Ministerului Afacerilor Interne este verificarea stării tehnice a vehiculelor, a autovehiculelor și a remorcilor, aflate în proprietatea, în posesia sau în folosința persoanelor fizice și juridice de drept public sau privat, pentru a stabili dacă acestea corespund condițiilor tehnice stipulate de legislație. Totodată, conform art.39 alin.(2) din Legea prenotată, prin omologare și certificare pentru admitere în trafic rutier se verifică gradul de corespundere a vehiculelor cu normele tehnice, cu exigențele de siguranță a traficului și de protecție a mediului, precum și utilizarea lor la destinație. Prin urmare, Ministerul Afacerilor Interne are competența de a verifica vehiculele, inclusiv pe cele omologate, pentru a se asigura că acestea respectă condițiile tehnice impuse de legislație	HG nr. 357/2009), reglementează în mod clar atribuțiile MAI care vizează exclusiv controlul circulației rutiere și verificarea stării tehnice a vehiculelor aflate în trafic, ceea ce este diferit de omologare. După cum am explicat în runda precedentă de avizare, procedura de omologare și supraveghere a pieței, reglementată prin prezentul proiect de lege, constituie un proces administrativ-tehnic distinct, care se desfășoară anterior punerii vehiculului pe piață și înainte de înmatriculare, respectiv se atribuie ca și competență autorității de omologare și nu poate face parte din atribuțiile autorității responsabile de siguranța în trafic. Prin urmare, includerea IGP în procedurile de omologare sau supraveghere a pieței ar genera fragmentarea competențelor, dublarea atribuțiilor și ar contraveni structurii instituționale prevăzute de Regulamentele nr. 2018/858 și nr. 168/2013.
--	--	---	--

		și nu pun în pericol siguranța traficului rutier. Această prevedere garantează o supraveghere continuă și protecție reală a participanților la trafic. Deși Legea nr. 131/2007 și Regulamentul cu privire la supravegherea tehnică exercitată de Inspectoratul Național de Securitate Publică, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 415/2003 delimitează atribuțiile Poliției în materia controlului tehnic în trafic, acestea nu exclud consacrarea expresă a rolului Inspectoratului General al Poliției în mecanismul general de asigurare a conformității tehnice a vehiculelor pe întreaga durată de exploatare, ulterior procesului de omologare. Poziția potrivit căreia omologarea și supravegherea pieței constituie procese exclusiv tehnico-administrative, distincte de activitatea Poliției, este corectă sub aspect conceptual, însă nu epuizează obligația statului de a menține conformitatea tehnică a vehiculelor. Omologarea certifică conformitatea la un moment determinat, fără a garanta păstrarea nealterată a parametrilor tehnici în timp. În practică, riscurile majore pentru siguranța rutieră apar ulterior omologării și înmatriculării, ca urmare a modificărilor constructive neautorizate, degradării stării tehnice sau utilizării neconforme a vehiculelor, iar intervenția operativă a Poliției reprezintă singurul mecanism eficient de prevenire și	
--	--	---	--

		înlăturare imediată a pericolelor, fără a interfera cu atribuțiile autorităților de omologare sau supraveghere a pieței. Delimitarea competențelor exclusiv în funcție de momentul punerii în exploatare nu poate constitui o barieră absolută, întrucât siguranța rutieră este un proces continuu, iar implicarea Inspectoratului General al Poliției asigură continuitatea și eficiența controlului în exploatare. Includerea expresă a Inspectoratului General al Poliției în art. 5 al proiectului de lege nu generează suprapuneri de competență, întrucât Poliția nu efectuează proceduri de omologare și nu emite acte administrative în acest sens, ci verifică conformitatea vehiculelor aflate în circulație cu parametrii pentru care au fost omologate și înmatriculate. Lipsa unei consacrări exprese a rolului Poliției poate conduce la interpretări restrictive și la diminuarea capacității de intervenție în situații ce implică riscuri tehnice grave, motiv pentru care reglementarea propusă contribuie la claritatea, previzibilitatea și coerența cadrului normativ. Practica statelor membre ale Uniunii Europene confirmă că autoritățile de poliție dețin competențe explicite de control al conformității tehnice a vehiculelor în exploatare, inclusiv sub aspectul modificărilor neautorizate, în aplicarea principiului prevenirii riscurilor și al protecției interesului public.	
--	--	--	--

		Includerea Inspectoratului General al Poliției în proiectul de lege nu modifică natura procedurii de omologare și nu afectează competențele Agenției Servicii Publice și Agenției Naționale Transport Auto, ci asigură aplicarea efectivă și continuă a cerințelor tehnice în trafic, consolidând siguranța rutieră și ordinea publică.	
	art. 8 alin. (1)	La art. 8 alin. (1) se recomandă a fi expus în următoarea redacție: <i>„Autoritatea de supraveghere a pieței efectuează verificări periodice, de comun cu subdiviziunile subordonate Inspectoratului General al Poliției și alte autorități de reglementare, conform competențelor acestora, pentru a:”.</i> Modificarea propusă este necesară pentru a asigura coerența și corelarea normei cu cadrul legal existent al Republicii Moldova, precum și pentru a reflecta în mod realist mecanismele instituționale de exercitare a atribuțiilor de supraveghere și control. Potrivit art. 21 alin. (4) lit. b) din Legea nr. 320/2012 cu privire la activitatea Poliției și statutul polițistului, Poliția exercită atribuții de supraveghere și control al circulației pe drumurile publice, inclusiv sub aspectul respectării cerințelor tehnice ale vehiculelor, atribuții realizate nemijlocit prin subdiviziunile subordonate Inspectoratului General al Poliției, care dispun de competențe operative, teritoriale și funcționale corespunzătoare.	Se acceptă parțial Se acceptă ca principiu observațiile MAI privind necesitatea cooperării interinstituționale avînd în vedere atribuțiile poliției în domeniul siguranței rutiere și al controlului vehiculelor aflate în circulație. În acest context, menționarea expresă a subdiviziunilor subordonate Inspectoratului General al Poliției în textul legii nu este oportună, întrucît nu este necesară pentru asigurarea cooperării interinstituțional, avînd în vedere că norma deja menționează cooperarea cu INSP și poate genera interpretări restrictive sau condiționări nejustificate ale exercitării atribuțiilor de supraveghere a pieței. Cooperarea cu structurile Poliției va fi realizată în mod corespunzător prin mecanisme administrative și procedurale, fără a afecta delimitarea competențelor stabilite prin lege.

		De asemenea, art. 7 lit. d) din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier stabilește competența Ministerului Afacerilor Interne în materia verificării stării tehnice a vehiculelor aflate în circulație, atribuții exercitate prin Inspectoratul General al Poliției. În acest context, sintagma generală „în cooperare cu Inspectoratul Național de Securitate Publică” nu reflectă în mod adecvat realitatea juridică și operațională a exercitării acestor competențe. Astfel, menționarea expresă a „subdiviziunilor subordonate Inspectoratului General al Poliției” contribuie la delimitarea precisă a responsabilităților instituționale și la evitarea interpretărilor restrictive sau divergente. În plus, modificarea propusă respectă principiul cooperării interinstituționale, întrucât nu transferă și nu dublează atribuții, ci formalizează cadrul de colaborare dintre autoritatea de supraveghere a pieței și structurile Poliției, în limitele competențelor legale ale fiecărei autorități, asigurând eficiența verificărilor periodice și intervenții coordonate în situațiile ce implică riscuri pentru siguranța rutieră și ordinea publică. Prin urmare, expunerea art. 8 alin. (1) în redacția propusă este justificată din perspectiva legislației naționale, reflectând corect arhitectura instituțională existentă, consolidând cooperarea interinstituțională și contribuind la aplicarea efectivă și uniformă a normelor	
--	--	--	--

		privind supravegherea pieței și siguranța rutieră.	
	Art. 21 alin. (3)	La art. 21 alin. (3) se propune excluderea textului „,conținând toate informațiile prevăzute de lege”, ca fiind inutil, cuprinsul dosarului informativ fiind descris la art. 20.	Se acceptă
	Art. 23	La art. 23, în temeiul raționamentelor expuse la pct. 4 din aviz, se consideră judicioasă includerea expresă a subdiviziunilor specializate și teritoriale ale Inspectoratului General al Poliției în cadrul notificării privind omologarea de tip, pentru a asigura continuitatea și eficiența controlului tehnic al vehiculelor pe întreaga durată de exploatare și pentru a consolida siguranța rutieră și ordinea publică.	Nu se acceptă Art. 23 din proiect reglementează procedura de notificare privind omologarea de tip, care constituie un mecanism administrativ de informare aferent regimului de omologare și supraveghere a pieței, aplicabil anterior punerii vehiculului în exploatare. În conformitate cu prevederile Regulamentelor nr. 2018/858 și nr. 168/2013 notificările privind omologarea de tip sunt destinate autorităților competente în domeniul omologării și al supravegherii pieței, avînd drept scop asigurarea trasabilității și recunoașterii administrative a omologării. Atribuțiile poliției vizează controlul vehiculelor aflate în circulație, după înmatriculare și punerea în exploatare, în temeiul legislației privind siguranța rutieră, fără a se suprapune cu procedurile de omologare sau notificare aferente acestora.

			Includerea expresă a subdiviziunilor Inspectoratului General al Poliției în cadrul notificării privind omologarea de tip nu este justificată, avînd în vedere că nu este necesară pentru exercitarea atribuțiilor de control rutier, ar genera confuzii între etape juridice distincte și ar contraveni structurii instituționale prevăzute de Regulamente UE armonizate.
	Art. 26 alin. (1)	La art. 26 alin. (1) cuvintele „tehnice ale” se vor exclude. Excluderea sintagmei are ca scop simplificarea și clarificarea formulării, fără a restrînge sfera de aplicare a verificărilor prevăzute de lege. La alin. (4) a aceluiași articol, în condițiile în care proiectul stabilește o autoritate de omologare unică, cuvîntul „Autorităților” se va substitui cu cuvîntul „autorității”.	Se acceptă
	Art. 27 alin. (5)	La art. 27 alin. (5), evidențiem că, în conformitate cu art. 54 alin. (1) lit. i) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, exprimarea prin abrevieri a unor denumiri sau termeni se poate face numai după explicarea acestora în text, la prima folosire.	Se acceptă Abrevierea utilizată este definită expres la art. 3 - sistem de diagnosticare la bord sau sistem OBD (on-board diagnostic)
	Art. 27 alin. (5)	în vederea evitării dificultăților de interpretare a actului normativ, se va examina oportunitatea utilizării în cuprinsul acestuia a normelor de trimitere (spre ex. la: art. 31 alin. (3), art. 45 alin. (1), art. 52 alin. (2), art. 52 alin. (2), art. 64	S-a luat act Normele de trimitere au rol auxiliar de asigurare a clarității înțelegerii și interpretării corecte a normelor, avînd în vedere complexitatea proiectului, iar

		alin. (6), art. 66 alin. (1) și (4) , art. 67 alin. (2) și art. 71 alin. (2)).	eliminarea lor ar face dificilă ambele aspecte enunțate. Totodată, trimerile se încadrează și în logica normativă a actelor transpuse.
	art. 34 alin. (11) lit. b)	La art. 34 alin. (11) lit. b) propunem substituirea cuvintelor „conform condițiilor stabilite în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi” cu mențiunea la actele normative respective sau, după caz, la autoritatea care urmează să le adopte.	Se acceptă Prevederile au fost reformulate.
	art. 38 alin. (2)	La art. 38 alin. (2) referința la Acordul din 1958 se va face cu indicarea denumirii acestuia.	Se acceptă
	art. 41 alin. (1)	La art. 41 alin. (1) cifra „IX” se va exclude.	Se acceptă.
	art. 43 alin. (4)	La art. 43 alin. (4) cuvântul „său” se va substitui cu cuvântul „țării”.	Se acceptă
	Art. 56 alin.(3)	Articolul 56 alin. (3) nu se susține întrucât nu este clar stabilită modalitatea prin care informațiile prevăzute la alin. (2) ar urma să fie obținute de la producător și ulterior incluse în manualul de utilizare. Lipsa unei proceduri clar definite pentru transmiterea și includerea acestor informații poate genera neconcordanțe, întârzieri sau dificultăți în asigurarea conformității cu cerințele legale, ceea ce ar putea afecta atât drepturile utilizatorilor, cât și siguranța rutieră. Este recomandată clarificarea expresă a mecanismului de punere la dispoziție a informațiilor relevante, inclusiv responsabilitatea producătorului și modalitatea	Se acceptă parțial Art. 56 alin. (3) din proiect stabilește o obligație a producătorului, în conformitate cu prevederile relevante ale Regulamentelor UE nr. 2018/858 și nr. 168/2013, fără a detalia proceduri operaționale, care țin de nivelul actelor de punere în aplicare. Totodată, se reține preocuparea MAI în acest sens și în vederea evitării dificultăților de interpretare, se clarifică în textul normei faptul că

		concretă de integrare a acestora în manualul de utilizare.	responsabilitatea furnizării informațiilor revine producătorului, modalitatea concretă de transmitere și integrare a acestora în manualul de utilizare va fi stabilită prin actele normative subsecvente de punere în aplicare a legii. Această abordare asigură echilibrul necesar între claritatea normei legale și flexibilitatea necesară aplicării cerințelor tehnice la nivel secundar.
	art. 58 alin. (9)	- La art. 58 alin. (9) se va specifica actul normativ la anexa X al căruia se face referire. - Concomitent, la alin. (16) al aceluiași articol, se vor exclude cifrele „XIV”. Valabil și pentru art. 61 alin. (1) și art. 62 alin. (1) și (3).	Se acceptă
	Art. 77 alin. (1) lit. a) și b)	Articolul 77 alin. (1) lit. a) și b) nu se susține, deoarece nu este stabilit termenul exact pentru aplicarea sancțiunilor și nici modalitatea de supraveghere și verificare a respectării măsurilor corective în trafic. Lipsa acestor precizări poate genera incertitudine în aplicarea normelor și poate afecta eficiența mecanismului de control și sancționare. Este necesară clarificarea termenelor și procedurilor de monitorizare pentru a asigura aplicarea efectivă și coerentă a sancțiunilor.	Nu se acceptă Dispozițiile art. 77 alin. (1) lit. a) și b) reglementează măsuri administrative și sancțiuni aplicabile în cadrul supravegherii pieței, în conformitate cu dreptul UE, și vizează operatorii economici implicați în introducerea și punerea la dispoziție pe piață a vehiculelor și componentelor acestora. Stabilirea unor termene fixe pentru aplicarea sancțiunilor în textul legii nu este oportună, întrucât aplicarea acestora este condiționată de constatarea neconformităților, de gravitatea

			riscurilor identificate și de comportamentul operatorului economic, aspecte care se evaluează în cadrul procedurii administrative de supraveghere a pieței. Totodată, măsurile corective prevăzute de art. 77 nu presupun verificări în trafic, acestea fiind monitorizate prin mecanisme administrative și procedurale specifice supravegherii pieței. Controlul vehiculelor aflate în circulație este reglementat distinct de legislația privind siguranța rutieră și intră în competența autorităților abilitate în acest domeniu. Prin urmare, prevederile art. 77 alin. (1) lit. a) și b) sunt suficient de clare și coerente, iar introducerea unor termene sau proceduri operative suplimentare în textul legii nu este justificată.
	Art. 78	Reiterăm argumentul că prevederile art. 78 „Principiile răspunderii și ale individualizării sancțiunilor” sunt în contradicție cu principiile individualizării răspunderii contravenționale și ale sancțiunii contravenționale prevăzute în Capitolul V „Aplicarea sancțiunii contravenționale” din Codul contravențional. Legea contravențională stabilește norme generale și speciale în materie contravențională, determină faptele care constituie contravenții și reglementează procesul contravențional și	Nu se acceptă Prevederile art. 78 au caracter de principii generale aplicabile sancțiunilor administrative instituite de prezenta lege în cadrul procedurilor de supraveghere a pieței și nu reglementează răspunderea contravențională sau procesul contravențional.

		aplicarea sancțiunilor, astfel încât normele art. 78 riscă să genereze suprapuneri sau incoerențe în aplicarea răspunderii și sancțiunilor contravenționale.	Codul contravențional stabilește normele generale și speciale privind contravențiile și aplicarea sancțiunilor contravenționale, aplicabile exclusiv faptelor calificate expres ca atare. În schimb, prezenta lege instituie un regim sancționator administrativ distinct în domeniul omologării și supravegherii pieței. Introducerea unor principii de individualizare a sancțiunilor administrative în legislație este justificată și necesară pentru asigurarea caracterului eficient, proporțional și disuasiv al sancțiunilor, fără a genera suprapuneri cu regimul contravențional. Prin urmare, prevederile art. 78 sunt conforme atât cu dreptul național, cât și cu obligațiile de transpunere a Regulamentelor nr. 2018/858 și nr. 168/2013.
	Art. 79	Cu referire la prevederile art. 79 „Evidența sancțiunilor”, nu se acceptă instituirea unei reglementări distincte privind evidența sancțiunilor în cadrul proiectului de lege. Înregistrarea și evidența contravențiilor, precum și altor procese aferente procesului contravențional sunt deja asigurate prin Registrul de stat al contravențiilor, format de Sistemul informațional automatizat de evidență a contravențiilor, a cauzelor contravenționale și a persoanelor care au săvârșit contravenții, creat și aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.	Nu se acceptă Prevederile art.79 din proiectul de lege nu vizează evidența contravențiilor și nu instituie un registru paralel al contravențiilor, ci reglementează evidența sancțiunilor administrative și a măsurilor corective aplicate în cadrul procedurilor de supraveghere a pieței în domeniul omologării vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate.

		517/2022 pentru aprobarea Conceptului Sistemului informațional automatizat de evidență a contravențiilor, a cauzelor contravenționale și a persoanelor care au săvârșit contravenții și a Regulamentului cu privire la evidența unică a contravențiilor, a cauzelor contravenționale și a persoanelor care au săvârșit contravenții. Acest sistem asigură evidența unică a contravențiilor și are caracter de registru național unic. Prin urmare, orice dispoziție suplimentară privind evidența sancțiunilor în proiectul de lege va genera paralelisme normative și riscuri de dublă evidență, fiind contrară principiilor de unificare și centralizare a datelor aferente procesului contravențional.	Sistemul informațional automatizat de evidență a contravențiilor, instituit prin Hotărârea Guvernului nr. 517/2022, are ca obiect exclusiv evidența contravențiilor și a procesului contravențional, fiind aplicabil doar faptelor calificate expres drept contravenții potrivit Codului contravențional. Acest sistem nu este aplicabil sancțiunilor administrative sectoriale aplicate operatorilor economici în temeiul legislației speciale privind omologarea și supravegherea pieței. Instituirea unei evidențe distincte a sancțiunilor administrative și a măsurilor corective este necesară pentru asigurarea trasabilității deciziilor administrative, monitorizarea conformării operatorilor economici, precum și pentru îndeplinirea obligațiilor de raportare și cooperare prevăzute de Regulamentele transpuse. Prin urmare, prevederile art. 79 nu generează paralelisme normative, nu creează riscuri de dublă evidență și nu contravin principiilor de unificare și centralizare a evidenței contravenționale.
Ministerul Sănătății	art. 2, alin. (2) lit. d) alin. 2	la art. 2, alin. (2) lit. d) alin. 2 substituirea sintagmei „handicap fizic” cu „dizabilitate fizică”, în conformitate cu prevederile Convenției ONU privind drepturile persoanelor	Se acceptă

		cu dizabilități și cu clasificările Organizației Mondiale a Sănătății.	
Cancelaria de Stat	Art. 7	La art. 7 din proiectul de lege, pentru aplicarea comodă a actului normativ, se propune ca atribuțiile și funcțiile autorității de omologare, stabilite la alin. (2), să fie reglementate într-un articol distinct.	Se acceptă parțial Structura actuală a normei este conformă cu prevederile Legii 100/2017, iar modificarea numărului articolelor în proiect ar atrage renumerotarea tuturor articolelor și a normelor de trimitere internă fără o necesitate imperativă.
	Nota de fundamentare	în Nota de fundamentare, la compartimentul 4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative, se reflectă suma cheltuielilor salariale de 7,08 mln. lei/an, fără a se specifica numărul de personal pentru care este estimată suma respectivă per fiecare autoritate.	Se acceptă Nota informativă a fost completată cu informația privind personalul antrenat.
	Analiza impactului financiar	Analiza impactului financiar și argumentarea costurilor estimative pentru implementarea proiectului de lege, unde se menționează reforme instituționale care implică completarea organigramelor cu personal tehnic specializat (experți, inspectori, coordonatori), fără creșterea excesivă a aparatului administrativ auxiliar. Astfel, avînd în vedere că, nu este specificat concret numărul de personal necesar, se recomandă revizuirea Notei de fundamentare și Analizei impactului financiar, prin indicarea numărului de unități de personal aferent reformei instituționale propusă în vederea	Se acceptă Se precizează indicatorii solicitați. Astfel, pct. 5.2. Structura organizatorică și resursele umane din Analiza impactului financiar răspunde la totalitatea subiectelor abordate. Detaliat se analizează fiecare componentă în Tabelele 7 – 11. Cu referință la remarca privind majorarea cheltuielilor bugetare, precizăm că potrivit Analizei impactului financiar, modelul propus este unul excedentar și

		impementării legii, ori, după caz, excluderea referințelor menționate. Totodată, cu titlu de remarcă, potrivit art. 17 alin. (2) al Legii finanțelor publice și responsabilității bugetar fiscale nr.181/2014, se interzice punerea în aplicare a deciziilor care conduc la majorarea cheltuielilor bugetare, dacă impactul financiar al acestora nu este prevăzut în buget.	nu deficitar, conform tabelului 16 din Analiza impactului financiar.
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării	Concept	Sub aspect conceptual, s-au constatat lacune în stabilirea cerințelor pentru supravegherea pieței vehiculelor rutiere. Atât Regulamentul (UE) nr. 168/2013, cât și Regulamentul (UE) 2018/858, transpuse parțial prin proiectul în cauză, conțin referințe la Regulamentul (CE) nr. 765/2008, și anume prevederi abrogate prin Regulamentul (UE) 2019/1020. Conform art. 39 alin. (2) din Regulamentul (UE) 2019/1020, trimiterile la dispozițiile eliminate din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 se interpretează ca trimiteri la dispozițiile Regulamentului (UE) 2019/1020 și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa III la respectivul regulament. Astfel, recomandăm analiza tabelului de corespondență menționat și includerea prevederilor în textul proiectului de lege.	Se acceptă parțial Prezentul proiect transpune cerințele administrative ale omologării, care la rîndul său va fi complementată cu prevederi în cadrul normativ secundar.
	Concept	în vederea transpunerii corespunzătoare a prevederilor actul Uniunii Europene și a asigurării corelării cu cadrul național general în	Nu se acceptă

		materie de supraveghere a pieței, se propune completarea proiectului de lege cu o prevedere distinctă, cu următorul conținut: <i>„Activitățile de supraveghere a pieței, precum și controalele vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care intră pe piață se organizează și se efectuează în conformitate cu prezenta lege, iar, în măsura în care nu există dispoziții specifice care reglementează mai detaliat aspecte legate de supravegherea pieței, se aplică corespunzător principiile și mecanismele generale prevăzute de Legea nr. 162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor.”</i> Prevederea propusă stabilește în mod clar temeiul juridic aplicabil activităților de supraveghere a pieței și control, oferind predictibilitate atât autorităților competente, cât și operatorilor economici, cu privire la regulile procedurale aplicabile.	Potrivit art. 2 alin. (6) lit. h) din Legea nr. 162/2023, prevederile acesteia nu se aplică în cazul autovehiculelor și remorcilor aferente, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate acestora, aeronavelor și echipamentelor din domeniul aeronautic, respectiv mijloacelor de transport navale. Introducerea unei trimeri directe ar crea o lipsă de corelare și incertitudine juridică în ceea ce privește supravegherea pieței în domeniul vehiculelor.
	art. 1 lin. (2) lit. b)	La art. 1 lin. (2) lit. b) observăm diferențe de formulare care ar putea avea impact asupra corectitudinii transpunerii, or, se constată o necorelare terminologică și de conținut între prevederea națională și textul actului UE, întrucât acesta face referire expresă la „piese și echipamente” pentru vehiculele vizate, pe când prevederea națională se referă la „piese și vehiculele”, ceea ce reprezintă o abatere de la textul actului UE. De menționat că, „echipamentele” constituie o categorie distinctă de produse, reglementate explicit de actul UE,	Se acceptă

		iar omiterea acestora din legea națională poate conduce la o transpunere incompletă.	
	art. 5 alin. (2)	La art. 5 alin. (2), în vederea respectării exigențelor de claritate, coerență și predictibilitate a reglementării, după cuvintele „destinate vehiculelor respective” se va introduce textul „(în continuare – autoritatea de supraveghere a pieței)”. Completarea este justificată și de faptul că, pe parcursul actului normativ, se operează constant cu terminologia „autoritate de supraveghere a pieței”, în timp ce doar la art. 5 alin. (2) se face precizarea că Agenția Națională Transport Auto se desemnează ca autoritate națională cu funcții și atribuții necesare în domeniul supravegherii pieței. Lipsa unei definiții explicite a acestei sintagme în cadrul alineatului menționat poate genera necorelări terminologice și dificultăți de interpretare și aplicare unitară a dispozițiilor ulterioare.	Se acceptă
	art. 6 lit. e)	La art. 6 lit. e) cuvintele „planurile anuale” se vor substitui cu cuvintele „planul anual”, or, autoritatea de supraveghere a pieței elaborează, pentru fiecare an de activitate, un singur plan anual de supraveghere a pieței, document-cadru care stabilește obiectivele, domeniile prioritare, acțiunile și resursele necesare pentru perioada de referință. Utilizarea formei de plural nu reflectă realitatea organizatorică și modul efectiv de planificare a activităților.	Se acceptă

	art. 8 alin. (10) lit. b)	La art. 8 alin. (10) lit. b), se propune substituirea cuvintelor „autorități similare” cu cuvintele „autorități de supraveghere a pieței”, substituirea propusă asigură armonizarea terminologică și evită eventuale discrepanțe de interpretare în contextul cooperării transfrontaliere.	Se acceptă
	Art. 10 alin.(4)	Art. 10 alin.(4) nu reflectă integral și fidel mecanismul și conținutul normei europene, în context, remarcăm că mecanismul instituțional de comunicare este diferit decât cel stabilit de actul UE, or actul UE prevede în mod expres că producătorii furnizează documentele autorității naționale prin intermediul autorității de omologare, în schimb, norma națională stabilește că documentele se pun la dispoziție direct „Autorității de omologare sau Autorității de supraveghere a pieței”. Această formulare elimină rolul intermediar explicit al autorității de omologare, astfel cum este prevăzut de actul UE, ceea ce constituie o abatere de la mecanismul procedural instituit la nivel european. În plus, se omite obligația expresă de cooperare cu autoritatea de supravegherea a pieței, acțiune importantă cu privire la orice măsură întreprinsă în ceea ce privește produsele care prezintă un risc grav.	Se acceptă
	Capitolul XV Servicii tehnice	La Capitolul XV Servicii tehnice - Potrivit normelor expuse în vederea efectuării desemnării serviciilor tehnice desemnarea în	Se acceptă

		cauză este act permisiv, în sensul Legii nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, iar instituirea unui act permisiv necesită să fie efectuată în strictă conformitate cu normele prevăzute la art. 4 din Legea nr.160/2011. Art. 4 alin. (3) din Legea nr.160/2011 statuează: „Un act permisiv poate fi invocat și/sau aplicat doar după includerea sa în Nomenclatorul actelor permissive și în portalul guvernamental unic al serviciilor publice.”. Conform art. 5 din Legea nr. 160/2011 unul dintre principiile de reglementare a activității de întreprinzător prevăzut la lit. d) este „reglementarea materială și procedurală prin acte legislative a condițiilor și a procedurilor de reglementare prin autorizare a activității de întreprinzător”, iar conform art. 41 Guvernul urmează să aprobe, în limitele legii, procedura amănunțită de desemnare a serviciilor tehnice.	
	art.63 alin.(1)	La art.63 alin.(1) ultimul paragraf va avea următorul cuprins: „Evaluarea și monitorizarea serviciilor tehnice este efectuată în conformitate cu prevederile Legii nr.235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității.” Desemnarea și notificarea serviciilor tehnice nu cade sub incidența legii menționate (a se vedea anexa nr.3 din Legea nr.235/2011).	Se acceptă
	art.68 alin.(3)	la art.68 alin.(3), se va exclude textul „conform prevederilor prezentei legi și a Legii nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității”, întrucât organismul	Se acceptă

		național de acreditare acreditează organismele de evaluare a conformității în baza standardelor armonizate specificate la art. 6 din Legea nr.235/2011.	
	general	se propune completarea proiectului de lege cu standardele pe care serviciile tehnice menționate la articolul 68 au obligația să le respecte, în conformitate cu cerințele din Regulamentul (UE) 858/2018 și anume: - SM EN ISO/IEC 17025 - Cerințe generale pentru competența laboratoarelor de încercări și etalonări. - SM EN ISO/CEI 17020 - Evaluarea conformității. Cerințe pentru funcționarea diferitelor tipuri de organisme care efectuează inspecții.	Se acceptă parțial Enumerarea standardelor tehnice în corpul legii nu este oportună, întrucât acestea reprezintă cerințe tehnice susceptibile de actualizare și se reglementează, potrivit practicii UE și tehnicii legislative naționale, prin acte normative de punere în aplicare a legii, după cum este deja prevăzut în art. 66 alin.(3) – „că respectă standardele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi”.
Agencia Servicii Publice	art. 7 alin. (2) lit. c)	La articolul 7 alin. (2) lit. c) de reformulat și de expus în următoarea redacție: <i>„c) emite certificate de omologare, revizuieste sau retrage certificatele atunci când sunt identificate neconformități și menține o evidență centralizată a certificatelor eliberate;</i> Formularea „menține o evidență centralizată” consacră obiectivul juridic (există o sursă unică, fiabilă și auditabilă a certificatelor) fără a impune un mijloc tehnic determinat, respectând principiul neutralității tehnologice și buna reglementare (legea stabilește ce trebuie atins, nu cum se implementează). Aceasta conferă Autorității marja necesară pentru a alege soluția proporțională și eficientă bugetar (registru	Se acceptă

		dedicat sau integrare într-un sistem existent). În practică, norma rămâne stabilă și aplicabilă pe termen lung, iar implementarea se poate realiza prin norme secundare sau specificații tehnice care detaliază standardele de date, auditul și publicarea, în măsura cerută de lege.	
	art. 28 alin. (3)	La articolul 28 alin. (3), care prevede că „Se pot percepe tarife administrative de la serviciile tehnice care solicită desemnarea, pentru acoperirea costurilor aferente evaluării, desemnării și monitorizării acestora.” Considerăm că conținutul alineatului nu specifică cert în ce cazuri și în ce condiții Autoritatea de omologare poate percepe tarife pentru desemnarea serviciilor tehnice. În afară de aceasta, nu este clară semnificația termenului „tarife administrative”.	Se acceptă Se clarifică caracterul tarifelor percepute, precum și temeiul general de stabilire a acestora. Detalierea cuantumului și a procedurii de percepere va fi efectuată prin actele de punere în aplicare, în conformitate cu legislația privind serviciile publice.
	Art. 28 alin. (4)	La articolul 28 alin. (4) propunem excluderea enunțului „utilizează conform destinațiilor aprobate pentru asigurarea desfășurării activităților prevăzute de prezenta lege”. Pornind de la faptul că Agenția Servicii Publice (în continuare ASP), desemnată pentru efectuarea serviciilor de omologare, este Instituție Publică aflată la autofinanțare, iar repartizarea veniturilor și costurilor se efectuează în conformitate cu Politica Contabilă a instituției, nu este clar procedeul de aprobare a „destinațiilor pentru asigurarea desfășurării activităților prevăzute de prezenta lege”. În cazul când, articolul presupune doar încasarea de către Autoritatea de omologare a	Se acceptă parțial Norma se ajustează în sensul clarificării că stabilirea, încasarea și utilizarea veniturilor aferente serviciilor de omologare se realizează în conformitate cu Legea nr. 234/2021 privind serviciile publice și cu legislația financiară aplicabilă.

		mijloacelor bănești, după care Autoritatea urmează să transfere aceste mijloace integral în bugetul de stat (așa cum este indicat în pct.4.3(iii) al Analizei impactului financiar și argumentării costurilor estimative pentru implementarea la nivel național a sistemului de omologare și supraveghere a pieței pentru vehiculele rutiere), este necesară indicarea acestui lucru în conținutul articolului și desemnarea sursei de acoperire a cheltuielilor, generate de activitatea de omologare a ASP. Contradicția respectivă creează confuzii și poate genera neexecutarea normelor. În acest sens proiectul necesită revizuire și corelarea cu prevederile Legii nr.234/2021 privind serviciile publice, sub aspectul stabilirii tarifelor, modului de încasare și utilizare a veniturilor. O astfel de corelare ar contribui la claritatea normei.	
	Analiza impactului financiar	La Analiza impactului financiar și argumentarea costurilor estimative pentru implementarea la nivel național a sistemului de omologare și supraveghere a pieței pentru vehiculele rutiere (în continuare Analiză). În Analiză există un șir de afirmații, care nu se pot distinge în proiectul de lege. Astfel, prevederile pct. 3.1 susțin că prin lege va fi creat un sistem tarifar unitar care va asigura: Venituri bugetare noi, bazate pe tarifele percepute pentru procedurile de omologare (pct. (i)) și reducerea graduală a dependenței de alocațiile directe din bugetul de stat (pct. (iii)). În acest context, nu este clar: (1) în ce mod vor fi obținute venituri bugetare noi, având în	Se ia act Se reține că Analiza impactului financiar are caracter estimativ, orientativ și ilustrativ și nu instituie valori finale, tarife obligatorii, structuri de personal sau angajamente bugetare cu caracter normativ. Analiza reprezintă un instrument de fundamentare generală a proiectului de lege și un punct de pornire pentru evaluarea impactului potențial al implementării sistemului de omologare și supraveghere a pieței. Sunt binevenite propuneri sau modelări de parametrii financiari, tarife, structură de personal etc. în cazul în care sunt formulate și

		vedere că, conform articolului 28 alin (4) din proiectul de lege veniturile se utilizează la desfășurarea activității prevăzute de proiectul de lege și (2) care alocații directe din bugetul de stat urmează să fie reduse. Este confuză și necesită explicații adăugătoare afirmația precum că „Tarifele se încasează integral în bugetul de stat, cu posibilitatea ca o cotă de până la 25% să fie reinvestită în dezvoltarea infrastructurii de testare, în baza propunerii MIDR și coordonării cu Ministerul Finanțelor”. Totodată, calculul estimativ al veniturilor și cheltuielilor din Analiză conține unele erori și neclarități, care fac calculul neconcludent, ca de exemplu în punctul 4.4 b) nu este de înțeles conform căror criterii s-au determinat tarifele sociale moderate (350 - 400 lei/vehicul) și de ce tariful pentru persoanele juridice este estimat în mărime de 910 lei, atunci când se propune ca persoanele juridice să achite cu 30% mai mult decât persoanele fizice ($400 \text{ lei} \times 1,3 = 520 \text{ lei}$). Este echivoc și calculul cheltuielilor cu personalul, deoarece, conform structurii organizaționale propuse, sunt 33 de posturi noi (ASP: nivel central – 19 posturi, nivel regional – 14 posturi, ANTA nivel central – 2 posturi), dar în calculul din tabelul nr.11 sunt indicate doar 19 posturi nivel central și 6 posturi nivel regional. De asemenea, nu sunt luate în calcul defalcările în fondurile de asigurare socială și medicală.	argumentate în detaliu și punctat, după modelul deja întocmit.
--	--	---	---

		Specificăm că, precum a fost menționat și în Nota informativă la proiect, ASP prestează servicii de identificare a vehiculului, care sunt aproape de activitățile prevăzute în proiect, iar tariful acestora, calculat în baza costurilor din anul 2023 (în conformitate cu Metodologia de calculare a tarifelor la serviciile prestate de către ASP, aprobată prin HG 966/2020, costuri din anul precedent calculării tarifelor) sunt la nivel de 480 lei. Luând în calcul că, ASP stabilește tarifele la nivelul costurilor rezultate din prestarea serviciilor (principiul de non profit) și deci, încă în anul 2024 costul serviciului a fost calculat în valoare de 480 de lei, tariful estimat pentru omologarea individuală (400 de lei), riscă să fie neperformant. În afară de aceasta, deoarece proiectul prevede intrarea în vigoare a legii vizate peste trei ani (în anul 2029), în Analiză nu se aplică pronosticul inflației pentru această perioadă de timp, chiar dacă și relativ datelor din anul curent există o probabilitate majoră că cheltuielile logistice și operaționale indicate în Analiză sunt subestimate. Menționăm, că nu sunt argumentate în deplină măsură motivele intenției de stabilire a unor tarife, care generează venituri duble cheltuielilor (conform Analizei), adică se preconizează o rentabilitate medie anuală în mărime de 112,6%. Totodată accentuăm faptul că dezvoltarea unui Sistem Informațional destinat acoperirii serviciilor de omologare implică un proces	
--	--	--	--

		complex, care necesită alocarea corespunzătoare de resurse financiare, tehnice, umane și de timp, inclusiv pentru activitățile de analiză, proiectare, dezvoltare, testare și implementare. Având în vedere cele expuse supra și clauzele alin. (4) din articolul 28 al proiectului de lege, precum că veniturile se încasează de către Autoritatea de omologare, propunem să fie exclusă din Analiză estimarea veniturilor și cheltuielilor Autorității de Omologare (ASP), deoarece, reiterăm, ASP se află la autofinanțare. Statele de personal pentru activitatea de omologare, urmează să fie elaborate în funcție de volumele serviciilor și condițiile de salarizare, care vor exista la momentul aprobării proiectului de lege.	
Centrul de Armonizare a Legislației	art. 4 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013	Pentru o transpunere corectă și coerentă a art. 4 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013, se consideră oportună introducerea unei trimiteri exprese la actele normative naționale în vigoare care reglementează clasificarea vehiculelor pe categorii. În acest sens, se recomandă, cu titlu exemplificativ, raportarea la Anexa la Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999 privind reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare „Automobilul” în Registrul de stat al vehiculelor și introducerea testării autovehiculelor și a remorcilor acestora.	Se acceptă Se include o normă de trimitere - alin.(5) la art 2.

	art. 3 pct. 40 – pct. 46, pct. 61, pct. 68, pct. 72 și pct. 76 – 96, art. 4 (2) – (5), art. 18 – 24, art. 30 (2), art. 31 (1) al doilea paragraf și (5), art. 33 (5), art. 34 (3), art. 36, art. 44 (6) și (7), art. 45 (2), art. 46 (5), art. 48, art. 49 (2), art. 50 (3), art. 52 și art. 53, art. 57 (3), art. 64 (3), art. 70, precum și Anexele I – IX din Regulamentul (UE) nr. 168/2013	proiectul național nu transpune o serie de dispoziții obligatorii ale Regulamentului (UE) nr. 168/2013, respective, art. 3 pct. 40 – pct. 46, pct. 61, pct. 68, pct. 72 și pct. 76 – 96, art. 4 (2) – (5), art. 18 – 24, art. 30 (2), art. 31 (1) al doilea paragraf și (5), art. 33 (5), art. 34 (3), art. 36, art. 44 (6) și (7), art. 45 (2), art. 46 (5), art. 48, art. 49 (2), art. 50 (3), art. 52 și art. 53, art. 57 (3), art. 64 (3), art. 70, precum și Anexele I – IX, or conform Tabelului de concordanță, aceste prevederi urmează a fi transpuse prin acte subordonate legii. Astfel, Tabelul de concordanță urmează să reflecte informație detaliată privind măsura ce va fi promovată ulterior, precum denumirea actului și termenul de inițiere a acestuia. De asemenea, atragem atenția că, Programul național de aderare 2025 – 2029 (actualizat decembrie 2025) nu conține măsuri naționale planificate pentru transpunerea acestor prevederi UE;	Se acceptă
	art. 44a din actul UE	proiectul național nu a preluat și art. 44a din actul UE, care prevede măsuri specifice privind vehiculele de sfârșit de serie ca răspuns la pandemia COVID -19 și art. 47 - clauza de salvagardare, care nu necesită transpunere la moment și vor fi direct aplicabile din data aderării la UE. Acest lucru va fi menționat corespunzător și în Tabelul de concordanță;	Se acceptă
	Art. 15 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013	Art. 15 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 prevede că, în situația în care un distribuitor are motive să creadă sau suspectează că un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată nu respectă cerințele aplicabile, acesta nu	Se acceptă

		permite punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a produsului respectiv. În acest sens, art. 15, alin. (1) din proiectul național transpune doar parțial această obligație, limitându-se la interdicția de punere la dispoziție pe piață, fără a include în mod expres interdicția privind înmatricularea și punerea în exploatare. În context, se impune completarea normei naționale în acord cu cea UE;	
	art. 76 și 77 din proiectul actului național	Referitor la art. 76 și 77 din proiectul național, pentru implementarea integrală a normelor UE de sancționare, se impune completarea legislației naționale speciale cu prevederi clare și explicite privind sancțiunile contravenționale și penale aplicabile pentru încălcările stabilite, în speță, a Codului Contravențional și a Codului Penal al RM. Astfel, modificările ce se impun Codului Contravențional urmează a fi elaborate imediat și promovate la pachet cu proiectul de Lege expertizat, iar cele privind modificarea Codului Penal urmează a fi elaborate imediat și transmise Ministerului Justiției pentru promovare consolidată.	Nu se acceptă Prevederile art. 76 și 77 instituie un regim de sancțiuni administrative aplicabile în cadrul procedurilor de supraveghere a pieței, în conformitate cu cerințele Regulamentelor UE nr. 2018/858 și nr. 168/2013 privind caracterul efectiv, proporțional și disuasiv al sancțiunilor. Dreptul Uniunii Europene nu impune statelor membre obligația de a introduce sancțiuni contravenționale sau penale explicite pentru fiecare încălcare reglementată, lăsând statelor libertatea de a stabili forma juridică adecvată a sancțiunilor, în funcție de specificul domeniului și de specificul național al răspunderii juridice. În aceste condiții, cadrul sancționator prevăzut de art. 76 și 77 este suficient și

			adecvat pentru implementarea obligațiilor asumate prin Acquis-ul UE. Totodată, bazându-ne pe experiența statelor UE care deja aplică regulamentele vizate, aplică un mecanism de sancțiuni diversificat, care implică în special măsuri de descurajare economică (sancțiuni pecuniare), care la rândul său sunt aplicate în funcție de stat, per unitate sau sub formă de % din cifra de afaceri. Aceste detalii vor fi stabilite în termenul indicat în art.82 al proiectului legii.
	art. 4 din Regulamentul (UE) nr. 2018/858	Pentru o transpunere corectă și coerentă a art. 4 din Regulamentul (UE) nr. 2018/858, se consideră oportună introducerea unei trimiteri exprese la actele normative naționale în vigoare care reglementează clasificarea vehiculelor pe categorii. În acest sens, se recomandă, cu titlu exemplificativ, raportarea la Anexa la Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999 privind reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare „Automobilul” în Registrul de stat al vehiculelor și introducerea testării autovehiculelor și a remorcilor acestora;	Se acceptă
	art. 3 pct. 57 și pct. 59, art. 4 (1) (b), (2), art. 6 (5) paragraf 2, (8) paragraf 3, (9) paragraf 3, art. 8 (2), art. 13 (5), (10), art. 15 (2), art. 26 (3), art. 27 (3), art. 31	Se constată că, proiectul național nu transpune o serie de dispoziții obligatorii ale Regulamentului (UE) nr. 2018/858, respectiv, art. 3 pct. 57 și pct. 59, art. 4 (1) (b), (2), art. 6 (5) paragraf 2, (8) paragraf 3, (9) paragraf 3, art. 8 (2), art. 13 (5), (10), art. 15 (2), art. 26 (3), art. 27 (3), art. 31 (3), (5), art. 33 (2), art. 37 (2), (7)	Se acceptă

	(3), (5), art. 33 (2), art. 37 (2), (7) art. 41 (1), (2), art. 48 (2), art. 90 (1), precum și Anexele I – XI din Regulamentului (UE) nr. 2018/858.	art. 41 (1), (2), art. 48 (2), art. 90 (1), precum și Anexele I – XI, or, conform Tabelului de concordanță, aceste prevederi urmează a fi transpuse prin acte subordonate legii. Astfel, Tabelul de concordanță urmează să reflecte informație detaliată privind măsura ce va fi promovată ulterior, precum denumirea actului și termenul de inițiere a acestuia. De asemenea, atragem atenția că, Programul național de aderare 2025 – 2029 (actualizat decembrie 2025) nu conține la moment măsuri naționale planificate pentru transpunerea acestor prevederi UE;	
	Proiectul actului național, Tabelul de concordanță	proiectul național nu a preluat anumite norme obligatorii ale Regulamentului, întrucât acestea nu sunt susceptibile de transpunere la moment în legislația națională și vor fi direct aplicabile din data aderării la UE, după cum urmează: art. 8 (5) - (7), (14) și art. 66. Respectiv, și Tabelul de concordanță va reflecta această informație;	Se acceptă
	art. 76 și 77	art. 76 și 77 din proiectul național, pentru implementarea integrală a normelor UE de sancționare, se impune completarea legislației naționale speciale cu prevederi clare și explicite privind sancțiunile contravenționale și penale aplicabile pentru încălcările stabilite, în speță, a Codului Contravențional și a Codului Penal al RM. Astfel, modificările ce se impun Codului Contravențional urmează a fi promovate imediat la pachet cu proiectul de Lege expertizat, iar cele privind modificarea Codului Penal urmează a fi elaborate imediat și	Comentariu similar celui formulat supra, referitor la art. 76 și 77

		transmise Ministerului Justiției pentru promovare consolidată.	
	Proiectul actului național	Proiectul național nu a asigurat transpunerea unor prevederi UE, după cum urmează: art. 5 (3), art. 8 (15), art. 9 – 12, art. 13 (10) paragraf 2, art. 26 (3) paragraf 2, art. 28 (3), art. 30 (3) și (8), art. 31 (8), art. 40, art. 41 (4), (5), art. 42 (5), art. 44 97), art. 45 (7), art. 52 (4), art. 53 (3) – (7), art. 54 (3) – (5), art. 53 (3), (4), art. 56 (2) paragraf 3, art. 61 (11), art. 67 (8), (9), art. 70 (3), art. 72 (3), art. 73 (4), art. 74, art. 75 (1) paragraf 2 și 3, art. 77, art. 82, art. 83, art. 85, art. 90 (2), care se referă la sarcinile Comisiei, precum și art. 86 – 88 și art. 91 - dispoziții finale și de modificare și care nu se supun transpunerii	Se ia act
	Clauza de armonizare	Clauza de armonizare se va expune în următoarea redacție: ”Prezenta Lege: - transpune parțial (transpune: art. 1 – 3 (pct. 1 – 4, pct. 6 – 22, pct. 29, pct. 34, pct. 39, pct. 47 – 58, pct. 60, pct. 62 – 67, pct. 69 – 71, pct. 73 – 75); art. 4 (1); art. 6; art. 7 (1); art. 8 (1); art. 9 – 17; art. 25; art. 26; art. 27 (1) – (3); art. 28; art. 29 (1) – (8) și (10); art. 30 – 33 (1) – (5); art. 34 (1) și (2); art. 35; art. 37; art. 38 (1) – (8); art. 39; art. 40; art. 42; art. 43; art. 44 (1) – (5); art. 45 (1), (3) și (4); art. 46 (1) – (4); art. 49 (1) și (3); art. 50 (1) și (2); art. 51 (1), (2), (4) și (5); art. 54 (1) și (2); art. 55 – 57 (1), (4), (6) – (12); art. 58; art. 59; art. 61 – 64 (1) și (2); art. 65; art. 68; art. 70 (2) – (4); art. 71; art. 76 și art. 77) Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și	Se acceptă

		supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri, CELEX: 32013R0168, publicat în Jurnalul Oficial L 060 din 2 martie 2013, așa cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (UE) 2024/2847 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2024; - transpune parțial (transpune: art. 1 – 3 (pct. 1 – 28, pct. 30 – 32, pct. 34 - 56); art. 4 (1) (a); art. 5 (1) – (2); art. 6 (1), (2), (4) – (9); art. 7; art. 8 (1), (4), (8) – (13); art. 13 (1) – (4), (6) – (9); art. 14; art. 15 (1); art. 16 – 25; art. 26 (1), (2), (4) – (6); art. 27 (1) și (2); art. 28 (1), (2), (4) – (7); art. 29; art. 30 (1) și (2); art. 31 (1), (2), (4), (6), (7); art. 32; art. 33 (1), (3) – (5); art. 34 – 37 (1), (3) – (6), (8) – (10); art. 38 (1) și (2); art. 39; art. 40; art. 42 (1) – (4), (6) și (7); art. 43 (5); art. 44 (1) – (4); art. 45 (1) – (6); art. 46 – 48 (1); art. 49 – 52 (1) – (3); art. 53 (1), (2), (8); art. 54 (1), (2) și (6); art. 55 (1) și (2); art. 56; art. 57 (1) – 61 (1) – (10); art. 62 – 65; art. 67 (1) – (6); art. 68 – 70 (1) și (2); art. 71; art. 72 (1) și (2); art. 73 (1) – (5), (15), (16); art. 75 (1) și (2); art. 76; art. 77 (1); art. 78 (1); art. 79 – 81; art. 84 și art. 89) 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 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, CELEX: 32018R0858, publicat în Jurnalul Oficial L 151 din 14 iunie 2018, așa cum a fost modificat	
--	--	---	--

		ultima dată prin Regulamentul (UE) 2024/1689 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024”.	
Agencia de Stat pentru Proprietatea Intelectuală	Art. 3	Proiectul examinat transpune un șir de acte normative europene, sintagma „marcă de omologare de tip” fiind preluată conform cadrului normativ european. În raport cu sintagma menționată, în proiect sunt utilizate și alte formulări, precum: „marca de omologare națională de tip”, „mărci de omologare relevante” sau „mărci de omologare echivalente”. Din aceste considerente, este necesară determinarea termenului de bază aplicabil în contextul proiectului legii și, reieșind din faptul că Legea nr. 38/2008 nu operează cu asemenea noțiuni, pentru asigurarea clarității termenilor, se recomandă includerea și definirea sintagmei identificate în articolul dedicat noțiunilor din proiectul legii.	Se acceptă
	General	proiectul nu conține prevederi referitoare la circumstanțele sau condițiile aplicării mărcii de omologare de tip. În acest context, este oportun să fie introduse norme care să reglementeze acest aspect. Alternativ, în cazul în care nu se optează pentru completarea textului proiectului, se recomandă explicarea acestor particularități în nota de fundamentare.	Se ia act Se clarifică, marca de omologare este rezultatul finalizării procedurii de omologare prevăzută de proiectul legii. Totodată, se introduce noțiunea la art.3 pentru evitarea neclarităților.
Inspectoratul de Stat pentru Supravegherea		lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se ia act

Produselor Nealimentare și Protecția Consumatorilor			
Inspectoratul General pentru Situații de Urgență al Ministerului Afacerilor Interne		lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se ia act
Grupul de Lucru al Comisiei de Stat pentru Reglementarea Activității de Întreprinzător		Categoriile de vehicule (indicate cu litere, de exemplu L, M, N, O etc.) trebuie să fie identificate și descifrate în acest proiect sau altă lege, la care se va face trimitere. Acesta este obiectul de reglementare, în privința căreia se răsfrâng normele din proiect, care trebuie să fie identificat clar în lege. Identificarea și clasificarea categoriilor de vehicule nu poate să fie reglementată de Guvern, așa cum se propune la art.2, adică Guvernul nu poate identifica obiectul de reglementare a unei legi organice. În acest sens Regulamentul UE 2018/858 care se transpune, reglementează exhaustiv toate categoriile de vehicule la art.4 și indică criteriile de clasificare în anexă. Nu este clar din ce cauză autorii nu transpun integral regulamentul în cauză.	Se acceptă Se face referință la actul care detaliază categoriile vehiculelor
		Pe tot parcursul legii, cu referire la realizarea diferitor obligații ale agenților economici sau autorităților publice, în loc de stabilirea unui termen clar pentru realizarea unei obligații, se utilizează o sintagmă vagă – „fără întârziere”,	Se acceptă Se exclude sintagma generică. .

		care poate fi temeiul unor abuzuri și eschivări de la îndeplinirea obligațiilor. Spre exemplu, la art.71 alin.(2) se prevede că serviciile tehnice sunt obligate să anunțe autoritatea de omologare despre orice schimbare (cu privire la personal, echipamente etc.) „fără întârziere”. Pentru a asigura previzibilitatea aplicării normei în cauză, este important ca această sintagmă să fie înlocuită cu un termen clar, spre exemplu una sau mai multe zile lucrătoare.	
		În proiect (ex. art.6) se acordă drepturi improprii și excesive de reglementare pentru minister. Se prevede dreptul de a aproba „reglementări și regulamente”, cu toate că reglementările tehnice se aprobă cel puțin prin hotărâre de Guvern (așa cum prevede Legea nr.420/2006 la art.3 alin.(6). În același timp, la art.82 se prevede obligația ministerului de ramură să aprobe o serie de cerințe și proceduri care țin de control de stat (evaluarea și supravegherea serviciilor tehnice) și desemnarea acestor servicii, care se referă la un act permisiv. Ori conform Legii nr.160/2011 normele materiale și procedurale cu privire la un act permisiv se prevăd de lege și în unele cazuri se pot regăsi într-o Hotărâre de Guvern, dar nicidecum în ordinul ministrului. Nu în ultimul rând, în atribuțiile ministerului se acordă dreptul de a aproba o serie de norme care se regăsesc în anexele din Regulamentul UE	Se acceptă parțial Cerințele tehnice prevăzute în anexele Regulamentelor 2018/858 și 168/2013 se transpun la nivel de prezenta lege fără a putea fi modificate prin ordin al ministrului. În acest sens, proiectul se clarifică pentru a exclude orice interpretare potrivit căreia ministerul ar avea competența de a aproba prin ordin cerințe tehnice sau norme materiale conținute în anexele regulamentelor UE. Actele ministeriale vor avea exclusiv rol de punere în aplicare tehnico-administrativă a cerințelor stabilite prin prezenta lege care este armonizată la rîndul său la prevederile regulamentelor UE, limitîndu-se la punerea în aplicare și fără a aduce atingere conținutului normativ tehnic. Concomitent, proiectul a fost completat și cu dreptul de elabora și prezenta spre aprobare Guvernului reglementări tehnice reglementări

		care se transpune, în pofida faptului că Regulamentul în sine se transpune prin lege.	tehnice privind vehiculele rutiere și părțile componente. Astfel, aspectele ce țin de aprobarea unor proceduri tehnice sau modele de documente se va realiza prin ordin, iar cerințele cu un potențial impact major urmează a fi aprobate de Guvern. În ceea ce privește desemnarea serviciilor tehnice, se precizează la art.64 alin.(7).
		În proiect se acordă drepturi de reglementare pentru Agenția Servicii Publice (ASP) (în calitate de autoritate de omologare) și Agenția Națională Transport Auto (ANTA), cel puțin prin art.78 și 82 conform cărora, aceste autorități aprobă „regulamentele cu privire la individualizarea și aplicarea sancțiunilor pentru faptele ce constituie încălcări”. În special ASP, care este instituție publică, prin natura sa nu poate aproba norme opozabile terților. Totodată, aceste prevederi fiind departe de contextul Regulamentului UE, prin care dreptul de a aproba astfel de acte este atribuit Comisiei UE. Totodată, în temeiul articolelor invocate, se presupune că nu doar ANTA (în calitate de autoritate de supraveghere a pieței) poate constata încălcări și aplica sancțiuni, dar și ASP ar avea astfel de atribuții, cu toate că ASP nu este nici agent constatatator și nici nu are funcții de organ de control de stat. Cel puțin în raport cu ASP, astfel de atribuții reprezintă o	Se acceptă

		intervenție disproporționată și neracordată la statutul juridic al instituției în cauză și cadrul legislativ existent.	
	Art. 7	La art.7, pentru ASP se acordă în mod expres dreptul de a efectua controale de stat la serviciile tehnice, cu toate că ASP nu are funcții de organ de control și nu se regăsește în Legea nr.131/2012. După analogie cu alte domenii reglementate în privința altor categorii de produse nealimentare, faptul că ministerele de ramură recunosc și notifică organismele de evaluare a conformității nu presupune că aceste ministere au dreptul de a efectua controale la organismele recunoscute, astfel de activități de evaluare și supraveghere se realizează în contextul acreditării de către MOLDAC. Aceiași abordare necesită să fi adoptată și în proiectul propus de lege.	Se acceptă parțial În sensul evitării oricărei confuzii cu controlul de stat reglementat de Legea nr. 131/2012, proiectul se completează cu o normă expresă de delimitare, care califică atribuțiile de evaluare, monitorizare și supraveghere exercitate de autoritatea de omologare drept un regim juridic special de supraveghere tehnică sectorială în domeniul omologării, după modelul aplicabil statelor UE. Această clarificare reflectă corect modelul prevăzut de Regulamentele nr. 2018/858 și nr. 168/2013 și asigură o implementare efectivă a legii și exclude calificarea acestor atribuții drept control de stat asupra activității de întreprinzător, totodată păstrează mecanisme de punere în aplicare și sancțiuni în cazurile necesare.
	Art. 8	Contrar prevederilor din Regulamentul UE care se transpune, la art.8 se prevede dreptul de verificări și control pe piața vehiculelor nu doar pentru autoritatea de supraveghere a pieței (ANTA) dar și pentru Inspectoratul Național de Securitate Publică și pentru „alte autorități de reglementare”.	Se acceptă Formularea din art. 8 alin. (1) s-a revizuit pentru a elimina neclaritățile și pentru a delimita clar competențele.

		Atenționăm că INSP nu este autoritatea cu funcții de control de stat sau, cu atât mai mult, de supraveghere a pieței, corespunzător nu poate fi relevantă pentru controlul respectării cerințelor de omologare, INSP poate efectua inspectarea de urgență a vehiculului doar în situațiile în care acesta poate prezenta pericol pentru circulația rutieră (adică dacă sistemele acestuia sunt defecte sau alterate), fapt care nu este obiectivul proiectului de lege propus. Totodată, este inacceptabilă și încalcă principiul previzibilității prevederea conform căreia unele „autorități de reglementare” neidentificate ar putea efectua verificări și control al vehiculelor. Astfel de prevederi sunt temei de abuz și necesită a fi evitate.	
		În privința procesului de desemnare a serviciilor tehnice, atenționăm că desemnarea în cauză este act permisiv, în sensul Legii nr.160/2011 și conform obligațiilor de la art.2 alin.(2) din Legea nr.100/2017, instituirea unui act permisiv necesită să fie efectuată în strictă conformitate cu principiile și rigorile prevăzute de Legea nr.160/2011. În special trebuie să fie propusă completarea Nomenclatorului actelor permissive. Autoritatea de omologare nu poate deține dreptul exclusiv și discreționar de a suspenda, restrânge sau retrage desemnarea în toate cazurile, aceste atribuții pot fi realizate cu implicarea instanței de judecată.	Se acceptă

		Din cap. XV nu este clar cum se acordă desemnarea. În Regulamentul UE se păstrează clar alternativa pe tot parcursul textului că evaluarea poate fi realizată direct de autoritatea de omologare sau în baza acreditării, de un organism de acreditare național. Însă în proiect normele în acest sens sunt contradictorii și ambigui. Din art.66 al.(2) iese că serviciile demonstrează direct capacitatea acestora către ASP, însă de la art.69 se prevede expres că evaluarea serviciilor tehnice se realizează de organul de acreditare, ori la art.63 în genere se prevede că ASP decide discreționar (fără unele criterii sau repere metodologice) în ce cazuri desemnarea trebuie să fie realizată cu acreditare prealabilă. Proiectul necesită să clarifice dacă desemnarea trebuie să se bazeze pe acreditare sau nu și/sau, concret, în ce cazuri desemnarea poate fi realizată fără acreditarea prealabilă.	Se acceptă Normele vizate se clarifică prin stabilirea faptului că evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice se bazează, ca regulă, pe acreditare, iar evaluarea directă de către Autoritatea de omologare este permisă doar în cazuri strict determinate, în conformitate cu conceptul Regulamentelor 2018/858 și 168/2013.
		În Regulamentul UE se indică că vehiculul importat este însoțit de „certificatul de omologare de tip UE” și poartă marca de omologare corespunzătoare, ori în proiect se propune ca acesta să fie însoțit de „certificatul de omologare de tip”, adică altul decât certificatul UE. Obligația generală ca oricare introducere pe piața sau import a unui vehicul sau subsistem să fie omologată doar pentru Moldova, nu este realizabilă și este vădit disproporționată, în lipsa unui sistem instituțional corespunzător în Moldova. Proiectul necesită să fie suplinit cu norme în temeiul cărora se recunosc în mod automat omologările efectuate pentru introducerea pe	Se acceptă Proiectul instituie deja un mecanism administrativ simplificat de recunoaștere a omologărilor de tip UE, fără crearea unei proceduri naționale paralele și fără reevaluare tehnică. Terminologia a fost corelată iar competențele autorităților sunt limitate la verificări documentare.

		piața UE sau să utilizeze cel puțin două sisteme de documentare echivalente, cu aceeași forță juridică (cele autohtone și cele UE), așa cum în prezent marcajele CE se echivalează cu marcajele SM.	
		Lista de încălcări prevăzută la art.76 trebuie să se regăsească în Codul Contravențional și/sau Codul Penal, cu sancțiunile raportate la fiecare categorie de încălcări și circumstanțele agravante sau atenuante corespunzătoare. Atenționăm că în conformitate cu Legea nr.100/2017 reglementările de același nivel și având același obiect de reglementare se cuprind într-un singur act normativ, fiind necesar de a evita norme similare în două legi distincte.	Se acceptă parțial Articolul 76 nu instituie sancțiuni contravenționale sau penale, ci identifică încălcările specifice domeniului omologării și supravegherii pieței vehiculelor rutiere, în conformitate cu Regulamentele UE 2018/858 (art.84) și 168/2013 (art. 76). Modelul de sancționare propus este bazat pe practica similară existent în statele UE, care aplică mecanisme de sancțiuni pecuniare descurajatoare și proporționale. (a se vedea alte comentarii aferente mecanismului propus).
	Art. 77	Atenționăm că în lista de măsuri prevăzută la art.77 majoritatea nu sunt sancțiuni, chiar dacă sunt identificate astfel. Pe lângă faptul că categoriile de sancțiuni, regimul acestora și modul de ispășire trebuie să fie prevăzute în legea contravențională sau penală, o mare parte din măsuri sunt de fapt măsuri restrictive, aplicate de organul de control (organul de supraveghere a pieței) care necesită a fi expuse și racordate terminologic la prevederile Legii nr.131/2012 și Legii nr.162/2023.	Se ia act

	Art. 16	Articolul 16 propune aplicarea automată a obligațiilor din partea producătorului către importatori și distribuitori. Importatorii și distribuitorii nu dispun de informațiile, documentele, capacitățile tehnice și sursele necesare pentru a îndeplini obligațiile prevăzute de articolele 8, 9 și 10, care sunt redactate special pentru producător, ca persoană responsabilă privind procedura de proiectare, fabricare și omologare a produselor. Toate drepturile și obligațiile stabilite pentru producător, în practică, nu pot fi transferate importatorilor și/sau distribuitorilor, deoarece doar producătorul are competența tehnică și responsabilitatea legală de a asigura conformitatea produsului și de a garanta respectarea standardelor de siguranță și omologare.	Nu se acceptă Art.16 nu instituie un transfer automat și integral al obligațiilor producătorului către importatori și distribuitori, ci transpune modelul de responsabilitate diferențiată prevăzut de Regulamentele UE 2018/858 și 168/2013. Obligațiile stabilite pentru importatori și distribuitori sunt diferite de cele ale producătorului și sunt limitate la rolul acestora în lanțul de introducere pe piață, vizînd în principal verificarea documentară, trasabilitatea vehiculelor, cooperarea cu autoritățile competente și aplicarea măsurilor corective. Aceste obligații nu presupun competențe tehnice de proiectare, fabricare sau omologare și nu substituie responsabilitatea producătorului. Regimul instituit este în conformitate cu Acquis-ului UE și reflectă mecanismul prevăzut în regulamentele transpuse și care este unul necesar pentru asigurarea eficienței supravegherii pieței. Menționăm că acest mecanism deja este funcțional în state UE în ceea ce ține de conformitatea produselor. Eliminarea sau restrângerea acestor obligații ar crea o lipsă de responsabilitate și ar submina aplicarea efectivă a normelor de omologare și siguranță armonizate.
--	---------	--	---

			Concomitent relațiile dintre producător și importator sau distribuitor urmează să presupună și transmiterea către aceștia și a unui set de informații, iar în unele cazuri și obligații.
	Art. 51	Articolul 51 necesită revizuit fundamental sau exclus deoarece prevede posibilitatea Autorității de omologare din Republica Moldova de a refuza recunoașterea unei omologări UE de tip deja acordate. Această reglementare este incompatibilă cu principiile recunoașterii reciproce în cadrul Uniunii Europene și cu procesul de armonizare legislativă necesar pentru integrarea europeană. O omologare de tip emisă de un stat membru al UE este supusă unor proceduri stricte de evaluare și certificare, care implică resurse tehnice, expertiză și capacități de control mult superioare celor disponibile în Republica Moldova. Prin urmare, autoritatea națională nu poate, în mod rezonabil, să pună sub semnul întrebării validitatea unei astfel de omologări fără a submina credibilitatea și eficiența sistemului european de omologare. Menținerea articolului 51 creează riscuri de abuzuri și corupție, punând în pericol certitudinea întregului proiect de LEGE privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere. Din perspectiva procesului de armonizare legislativă și a obiectivului de aderare la Uniunea Europeană, prevederea menționată în redacția articolului 51 este	Se acceptă parțial Se reformulează în sensul precizării și evitării posibilității adoptării deciziilor arbitrare. Articolul 51 transpune în mod direct art. 45 din Regulamentul 2018/858 și parțial art. 49 din Regulamentul UE 168/2013 care prevăd expres competența autorităților naționale de a adopta măsuri restrictive în situații strict determinate, cum ar fi existența unui risc grav pentru siguranță sau constatarea unor neconformități. A se ține cont că este vorba despre siguranța și securitatea oamenilor, iar autoritățile au atribuția de a interveni când este necesar nu doar declarativ dar efectiv. În același timp, prevederea vizată instituie un mecanism limitat și proporțional, similar cu cel aplicabil în statele membre ale Uniunii Europene. Excluderea totală a articolului vizat ar duce la o transpunere incompletă a normelor din regulamentele vizate și ar lipsi autoritățile naționale de

		abuzivă. Revizuirea sau excluderea articolului este necesară pentru a asigura coerența legislativă, conformitatea cu reglementările europene și integralitatea procesului de omologare și siguranța juridică a operatorilor economici.	instrumentele necesare pentru protecția interesului public în cazuri excepționale. Prin urmare, menținerea art. 51 este necesară pentru asigurarea conformității cu dreptul UE și pentru funcționarea eficientă a mecanismului de supraveghere a pieței, însă cu precizările necesare.
	Nota de fundamentare	Nota reflectă cu suficiente detalii costurile potențiale pentru agenți economici și pentru instituirea sistemului instituțional necesar, însă lipsesc estimările necesare în privința beneficiilor potențiale. În același timp, toate devierile de la o serie de principii fundamentale propuse în proiect, în special în privința funcțiilor și atribuțiile pentru autoritățile publice implicate nu sunt argumentate în nota de fundamentare.	Se acceptă parțial
A.P. „Camera de Comerț Americană din Moldova”	Art. 2	Se propune completarea articolului 2 cu un alineat nou (6) cu următorul conținut: <i>„(6) Se recunoaște omologarea de tip și omologarea individuală, rezultatele procedurilor de evaluare a conformității efectuate de organismele notificate în Uniunea Europeană pentru produse care poartă marcajul CE, alte marcaje stabilite de reglementările tehnice aplicabile produsului, după caz, și care sunt comercializate în mod legal într-un stat al Uniunii Europene. Recunoașterea se presupune în mod tacit, atunci când produsul este introdus sau pus la dispoziție pe piață și nu mai este necesară</i>	Se acceptă parțial Proiectul de lege consacră principiul recunoașterii omologărilor UE de tip și a rezultatelor evaluării conformității efectuate de organismele notificate din Uniunea Europeană, în conformitate cu Regulamentele (UE) 2018/858 și 168/2013, fără repetarea procedurilor tehnice sau a testărilor. Totodată, instituirea unei recunoașteri „tacite”, în lipsa oricărei proceduri administrative, nu este compatibilă cu

		<i>repetarea procedurilor de omologarea, certificare sau evaluare a conformității”.</i> Completarea articolului 2 cu un alineat nou urmărește instituirea unei norme clare, menite să excludă orice dubiu interpretativ cu privire la recunoașterea omologării de tip și a omologării individuale a automobilelor rutiere, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice ale acestora, care au fost deja supuse procedurilor de evaluare a conformității de către organismele notificate din Uniunea Europeană. Norma propusă indică expres că se recunosc rezultatele procedurilor de evaluare a conformității efectuate în Uniunea Europeană, pentru produsele care poartă marcajul CE sau alte marcaje prevăzute de reglementările tehnice aplicabile și care sunt comercializate în mod legal pe piața internă a Uniunii Europene. În aceste condiții, recunoașterea omologării se realizează în mod tacit, fără a fi necesară repetarea procedurilor de omologare, certificare sau evaluare a conformității pe teritoriul național. În așa mod se evită dublarea nejustificată a procedurilor administrative și tehnice, cu impact direct asupra costurilor și duratei introducerii pe piață a produselor și se respectă alinierea cadrului normativ național la practicile și standardele europene în domeniul omologării și supravegherii pieței.	cadrul juridic european al omologării și supravegherii pieței, care presupune existența unei evidențe, a trasabilității și a posibilității de intervenție ex post a autorității naționale competente. În acest sens, proiectul optează pentru o procedură de recunoaștere administrativă simplificată, cu caracter declarativ și formal, prin care autoritatea națională ia act de omologarea UE, verifică documentele justificative, înscrie vehiculul sau produsul în evidențele naționale, fără a relua evaluarea tehnică. Această abordare asigură echilibrul între libera circulație a produselor, protecția interesului public și respectarea deplină a acquis-ului Uniunii Europene. Se ajustează art. 2, art.7 și art. 45
	Art. 2	Se propune completarea articolului 2 cu un alineat nou (7) cu următorul conținut: <i>„(7) În caz de divergență între normele Uniunii Europene și normele prezentei legi sau</i>	Se acceptă parțial Instituirea unei reguli exprese de prioritate a normelor Uniunii Europene

		<i>prevederile actelor normative emise pentru executarea prezentei legi, se aplică normele relevante ale Uniunii Europene.”</i> Propunerea de completare a articolului 2 cu un nou alineat are ca scop instituirea unei reguli exprese de prioritate normativă, menită să prevină apariția unor interpretări divergente și dificultăți de aplicare a legii în situațiile în care există neconcordanțe între normele Uniunii Europene și prevederile legislației naționale în domeniul omologării și supravegherii pieței automobilelor rutiere. Introducerea acestei norme contribuie la asigurarea coerenței și compatibilității legislației naționale cu legislația Uniunii Europene și respectă angajamentul asumat de Republica Moldova în temeiul 3 Acordului de Asociere cu Uniunea Europeană semnat la Bruxelles la 27 iunie 2014.	față de legea națională nu este compatibilă cu cadrul constituțional și legislativ al Republicii Moldova. Dreptul Uniunii Europene se aplică în sistemul de drept națională prin transpunere, în conformitate cu Legea Suprem[și Acordul de Asociere RM-UE, și nu prin aplicarea directă a principiului supremației consacrat pentru statele Membre ale UE. Regulile generale privind ierarhia normelor nu pot fi stabilite printr-o lege specială, iar coerența proiectului cu Acquis-ul Comunitar se asigură prin transpunerea conformă a Regulamentelor 2018/858 și 168/2013 fără a fi necesară introducerea unei norme speciale de prioritate normativă.
	Art. 5 alin. (5)	Se propune modificarea articolului 5 și expunerea alineatului (5) în următoarea redacție: <i>„(5) Autoritatea de supraveghere a pieței, în cadrul îndeplinirii atribuțiilor sale, prevăzute de prezenta lege, are dreptul de acces în incintele operatorilor economici de pe teritoriul lor în orele de lucru.”</i> Se propune excluderea din alineatul (5) al articolului 5 a sintagmei „și să ridice un eșantion necesar de vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate pentru efectuarea încercărilor de conformitate”, întrucât menținerea acesteia, în forma actuală,	Se acceptă parțial Se acceptă precizarea expresă privind exercitarea dreptului de acces al autorității de supraveghere a pieței în incintele operatorilor economici în orele de lucru, în vederea asigurării proporționalității și previzibilității normei. Totodată, competența Autorității de supraveghere a pieței de a preleva eșantioane în scopul verificării conformității nu poate fi exclusă, deoarece aceasta constituie un element

		crează premise pentru aplicarea arbitrară și eventuale abuzuri din partea autorității de supraveghere a pieței. Textul în vigoare nu stabilește condițiile și temeiurile legale în care pot fi ridicate eșantioane, nu precizează numărul acestora, durata pentru care pot fi reținute, termenul de restituire, precum și răspunderea autorității pentru păstrarea, deteriorarea sau distrugerea bunurilor ridicate. Totodată, în prezent, în Republica Moldova nu există resursele tehnice și infrastructura necesară pentru efectuarea încercărilor de conformitate asupra automobilelor rutiere, sistemelor, componentelor și unităților tehnice la nivelul prevăzut de reglementările europene, ceea ce face inaplicabilă în mod efectiv a doua parte a normei. Prin urmare, limitarea competenței autorității la dreptul de acces în incintele operatorilor economici, în orele de lucru, asigură un echilibru corect între interesul public și drepturile legitime ale operatorilor economici, fără a afecta eficiența supravegherii pieței.	esențial al supravegherii pieței și este prevăzută de Regulamentele UE 2018/858 și 168/2013. Condițiile, procedura și garanțiile aplicabile prelevării eșantioanelor (de ex. temeiul, numărul, durata, răspunderea etc.) urmează a fi stabilite prin actele normative subordonate legii, în conformitate cu principiul proporționalității și cu cadrul național privind controlul de stat. Se ajustează art.5 corespunzător.
	Art. 7 alin. (4)	Se propune modificarea articolului 7 și expunerea alineatului (4) în următoarea redacție: <i>„(4) Dacă Autoritatea de omologare dispune de decizia unui organ abilitat EC sau raport de expertiză unui organ abilitat în domeniul certificării vehiculelor, că un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată nu este conform cu prevederile legale, autoritatea întreprinde toate măsurile necesare în vederea</i>	Se acceptă parțial Formularea propusă limitează nejustificat competența Autorității naționale de omologare și este contrară prevederilor Regulamentelor 2018/858 și 168/2013, care prevăd posibilitatea inițierii procedurilor de examinare a omologării de tip din inițiativă proprie,

		<i>examinării omologării de tip acordate și în funcție de abaterile constatate, ia decizia, după caz, de corectare sau retragere a omologării de tip.</i> Redacția actuală a alineatului (4) al articolului 7 permite autorității de omologare să dispună măsuri de corectare sau retragere a omologării de tip în temeiul unor simple „suspiciuni rezonabile”. O asemenea formulare este excesiv de largă și lipsită de criterii obiective, ceea ce poate genera incertitudine juridică și riscul adoptării unor decizii arbitrare. Modificarea propusă condiționează intervenția autorității de omologare de existența unei decizii a unui organ abilitat al Uniunii Europene sau a unui raport de expertiză emis de un organism competent în domeniul certificării, care să ateste neconformitatea produsului cu prevederile legale. Prin instituirea unui temei probator clar se asigură prevenirea retragerii nejustificate a omologărilor de tip și creșterea gradului de încredere în actele emise de Autoritatea de omologare. În aceste condiții, modificarea alineatului (4) al articolului 7 este necesară pentru a garanta că măsurile de corectare sau retragere a omologării de tip sunt adoptate exclusiv pe baza unor fapte dovedite, și nu pe baza unor simple suspiciuni.	inclusiv în baza unor suspiciuni rezonabile fundamentate. Precizăm că sintagma „suspiciune rezonabilă” nu constituie în sine temei pentru retragerea automată a omologării, însă este și trebuie să fie una exclusiv pentru inițierea procedurii de examinare, în cadrul căreia neconformitățile sunt constatate pe baza probelor, verificărilor și evaluărilor efective. Totodată, explicăm că condiționarea intervenției autorității de existența unei decizii prealabile a unui organ al Uniunii Europene sau a unui raport extern ar lipsi autoritatea națională de instrumentele necesare pentru asigurarea supravegherii pieței și protecția interesului public, și ar contraveni modelului european de reglementare deja prevăzut în regulamentele transpuse.
	Art. 8 alin. (4)	Se propune modificarea articolului 8 și expunerea alineatului (4) în următoarea redacție:	Se acceptă parțial

		<i>„(4) Autoritatea de supraveghere a pieței are dreptul să solicite operatorilor economici, iar ultimii au obligația să pună la dispoziția autorității copiile documentelor, informațiile și alte specificații tehnice de care operatorii economici trebuie să dispună în conformitate cu prezenta lege, pe care autoritatea le consideră necesare în vederea desfășurării activităților de supraveghere a pieței.”</i> Redacția actuală a alineatului (4) conferă autorității de supraveghere a pieței un drept formulat excesiv de larg, permițând solicitarea unei game nelimitate de documente, informații și specificații tehnice, exclusiv în funcție de aprecierea autorității. Modificarea propusă urmărește delimitarea clară a obligațiilor operatorilor economici, prin precizarea expresă că autoritatea poate solicita doar copiile documentelor, informațiilor și specificațiilor tehnice pe care operatorii economici sunt obligați să le dețină în temeiul prezentei legi. Astfel, se exclude posibilitatea solicitării unor documente care nu sunt prevăzute de cadrul normativ aplicabil sau care nu țin de responsabilitatea legală a operatorilor economici. Totodată, introducerea sintagmei „copiile documentelor” este justificată din perspectiva practicii create în cadrul instituțiilor de stat și a continuității activității economice, evitând riscul reținerii documentelor în original și, eventual, pierderii acestora.	Se acceptă clarificarea potrivit căreia Autoritatea de supraveghere a pieței poate solicita copii ale documentelor, informațiilor și specificațiilor tehnice, în scopul evitării reținerii documentelor în original și al asigurării continuității activității economice. Totodată, competența autorității de supraveghere a pieței de a solicita informații nu poate fi limitată exclusiv la documentele pe care operatorii economici sunt obligați să le dețină permanent, deoarece Regulamentele 2018/858 și 168/2013 prevăd obligația operatorilor de a pune la dispoziție, la cererea autorităților, toate documentele și informațiile relevante și necesare pentru demonstrarea conformității produselor, în limitele responsabilităților care le revin potrivit legii. Prin urmare, textul va fi ajustat pentru a asigura un echilibru între principiul proporționalității și eficiența supravegherii pieței, fără a afecta mecanismele de control necesar.
	Art. 9	Se propune excluderea alineatului (10) al articolului 9.	Se acceptă parțial

		Se propune excluderea alineatului (10) al articolului 9, întrucât obligația instituită de acesta este nejustificată și dificil de aplicat în practică. Datele de identificare și de contact ale producătorilor de automobile, precum și ale producătorilor de sisteme, componente și unități tehnice separate, sunt disponibile public, prin registre oficiale, documentația de omologare, bazele de date ale autorităților competente ale Uniunii Europene și prin canalele comerciale oficiale. Prin urmare, instituirea obligației de a indica suplimentar aceste date direct pe automobil sau pe componente nu este proporțională cu scopul urmărit. Mai mult, impunerea obligativității plasării pe automobil a numelui, mărcii comerciale și adresei de contact din Republica Moldova sau Uniunea Europeană creează obstacole tehnice, care în practică, ar putea duce la refuzul livrării automobilelor pe piața națională, afectând concurența și disponibilitatea produselor. În ceea ce privește sistemele, componentele și unitățile tehnice separate, soluția alternativă prevăzută de alineat (ambalaj sau document însoțitor) confirmă, în sine, că marcarea directă nu este esențială, ceea ce accentuează caracterul disproporționat al obligației impuse pentru automobile.	Se ajustează norma corespunzător. Obligația de indicare a datelor de identificare și contact ale producătorului este menținută într-o redacție proporțională și conformă cu Regulamentele transpuse: - pentru vehicule, identificarea producătorului se realizează prin documentația de omologare și certificatul de conformitate UE, fără impunerea marcării fizice directe pe vehicul; - pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate, informațiile pot fi indicate pe produs, pe ambalaj sau în documentul însoțitor, după caz.
	Art. 10 alin. (1)	Se propune modificarea articolului 10 și expunerea alineatului (1) în următoarea redacție:	Se acceptă parțial Redacția art. 10 alin. (1) transpune art. 14 din Regulamentul (UE) 2018/858, care

		<i>„(1) Producătorul este obligat, să ia fără întârziere măsurile corective necesare, pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei, unității tehnice separate, piesei sau echipamentului și/sau pentru a le retrage de pe piață sau pentru a le rechema, în funcție de caz, dacă de producător, sau expert ori o instituție abilitată în domeniu, este constatat faptul că un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament care au fost introduse pe piață sau puse în exploatare nu sunt în conformitate cu prezenta lege sau dacă omologarea de tip a fost acordată pe baza unor date incorecte.”</i> Redacția actuală a alineatului (1) al articolului 10 instituie obligația producătorului de a adopta măsuri corective într-o formulare generală, fără a preciza temeiul obiectiv în baza căruia se constată neconformitatea produsului sau acordarea omologării de tip pe baza unor date incorecte. Modificarea propusă urmărește clarificarea și delimitarea expresă a situațiilor în care producătorul este obligat să intervină, prin stabilirea faptului că măsurile corective se adoptă numai în urma constatării neconformității de către producător însuși sau de către un expert ori o instituție abilitată în domeniu. Astfel, se asigură că obligațiile prevăzute de lege sunt întemeiate pe baza unor fapte constatate și verificate, și nu pe simple presupuneri sau suspiciuni.	instituie obligația directă și autonomă a producătorului de a adopta măsuri corective ori de câte ori acesta constată sau are motive să creadă că un produs introdus pe piață nu este conform sau că omologarea a fost acordată pe baza unor date incorecte. Pentru evitarea dubiilor, în proiect se include textul normei armonizate.
--	--	--	--

	Art. 12 alin.(4)	Se propune modificarea articolului 12 și expunerea alineatului (4) în următoarea redacție: <i>„(4) Importatorul informează producătorul și Autoritatea de supraveghere a pieței în cazul în care cunoaște că un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav. În cazul vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate omologate de tip, importatorii informează, suplimentar, în această privință și Autoritatea de omologare care a acordat omologarea.”</i> Modificarea propusă introduce sintagma „în cazul în care cunoaște”, clarificând faptul că obligația de informare a importatorului urmează a fi respectată în mod obligatoriu atunci când acesta are cunoștință efectivă despre existența unui risc grav, în baza informațiilor disponibile în mod rezonabil în exercitarea activității sale. Această precizare este esențială pentru respectarea principiilor legalității, proporționalității și securității juridice.	Nu se acceptă Redacția art. 12 alin. (4) transpune standardul de responsabilitate prevăzut de Regulamentul 2018/858, potrivit căruia importatorul are obligația de a informa autoritățile nu doar în situațiile în care cunoaște efectiv existența unui risc grav, dar și atunci când în activitatea sa profesională are motive rezonabile să creadă că un produs prezintă un asemenea risc. Limitarea obligației de informare exclusiv la cazurile de „cunoaștere efectivă” ar îngusta nejustificat aplicarea obligației sale legale și ar duce la o transpunere incompletă a normei actului UE. Redacția actuală asigură un echilibru adecvat între proporționalitate, securitate juridică și protecția interesului public.
	Art. 12 alin.(8)	Se propune excluderea alineatului (8) al articolului 12. Alineatul (8) al articolului 12, care impune importatorilor să se asigure că depozitarea și transportul nu afectează conformitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate, considerăm că trebuie exclus. Această obligație este nejustificată și disproporționată, întrucât	Se acceptă parțial Art.12 alin.(8) transpune în mod direct art. 16 alin. (9) din Regulamentul nr. 2018/858, care stabilește obligația importatorilor de a se asigura că, pe durata în care produsele se află sub responsabilitatea lor, condițiile de depozitare și transport nu compromit conformitatea acestora.

		conformitatea produselor este stabilită în cadrul procedurilor de omologare și evaluare a conformității efectuate anterior introducerii pe piață sau punerii în exploatare. Condițiile de depozitare sau transport, în absența unor intervenții tehnice asupra produsului, nu modifică conformitatea produselor.	Obligația nu vizează reevaluarea conformității sau reluarea procedurilor de omologare, însă instituie o responsabilitate de diligență privind menținerea conformității produselor după introducerea pe piață. Excluderea acestei prevederi ar conduce la o transpunere incompletă a Acquis-ului comunitar și la întreruperea lanțului de responsabilitate prevăzut de cadrul European de supraveghere a pieței.
	Art. 13 alin. (1)	Se propune modificarea articolului 13 și expunerea alineatului (1) în următoarea redacție: <i>„(1) În cazul în care de producător, sau expert ori o instituție abilitată în domeniu, este constatat faptul că un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament care a fost introdusă pe piața Republicii Moldova de către un importator nu este în conformitate cu prevederile prezentei legi, importatorul ia fără întârziere măsurile corective necesare pentru restabilirea conformității vehiculului, sistemului, componentei, unității tehnice separate, piesei sau echipamentului, sub supravegherea producătorului, pentru retragerea de pe piață sau pentru rechemare, după caz. În același timp, importatorul informează, producătorul și Autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip.”</i>	Se acceptă parțial Proiectul a fost completat cu concretizarea că constatarea poate fi doar ca urmare a unui control.

		Redacția actuală a articolului 13 prevede că importatorul trebuie să ia măsuri corective imediat ce un produs introdus pe piața Republicii Moldova „nu este în conformitate” cu legea, fără a preciza temeiul obiectiv al constatării neconformității. O astfel de formulare este prea generală și poate genera interpretări arbitrare, creând incertitudine juridică pentru importatori. Modificarea propusă clarifică faptul că obligația importatorului apare după ce neconformitatea este constatată de producător, expert sau o instituție abilitată în domeniu, adică pe baza unor fapte dovedite și verificate, și nu pe simple presupuneri sau suspiciuni. Astfel, modificarea protejează importatorul de aplicarea unor măsuri disproporționate în lipsa unei constatări obiective, oferind totodată un cadru normativ clar și previzibil pentru implementarea măsurilor corective, în conformitate cu standardele europene privind supravegherea pieței și responsabilitatea producătorului.	
	Art. 13 alin. (2)	Se propune modificarea articolului 13 și expunerea alineatului (2) în următoarea redacție: <i>„(2) În cazul în care de producător, sau expert ori o instituție abilitată în domeniu, este constatat faptul că un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament care a fost introdus pe piața Republicii Moldova prezintă un risc grav, importatorii informează imediat și pun la</i>	Se acceptă parțial Proiectul a fost completat cu concretizarea că constatarea poate fi doar ca urmare a unui control.

		<i>dispoziția Autorității de omologare și Autorității de supraveghere toate informațiile necesare în privința riscului respectiv, precum și informează producătorilor.</i> Redacția alineatului (2) al articolului 13 urmează a fi modificată în temeiul aceluiași argument indicat mai sus.	
	Art. 13 alin. (4)	Se propune excluderea alineatului (4) al articolului 13. Obligația dată revine producătorului și este prevăzută la art. 10 alin. (3).	Nu se acceptă Dispoziția de la art. 13 alin. (4) transpune art. 17 alin. (3) din Regulamentul 2018/858 care stabilește obligații proprii și distincte pentru importatori, care sunt complementare celor aferente producătorului. Norma nu dublează obligațiile prevăzute la art. 10 alin. (3) dar reflectă rolul specific al importatorului ca operator economic care introduce efectiv produsele pe piața Republicii Moldova și care trebuie să coopereze în mod activ la aplicarea măsurilor corective, de retragere sau de rechemare a produselor. Eliminarea alineatului ar conduce la o transpunere incompletă a normelor UE și ar crea un vid de responsabilitate în cadrul mecanismului de supraveghere a pieței, contrar practicii aplicate în statele membre ale UE.
	Art. 13 alin. (5)	Se propune excluderea alineatului (5) al articolului 13.	Nu se acceptă.

		Conform art. 12 alin. (1) din proiect, importatorul este obligat să dispună de certificatul de omologare. Orice acte sau informații referitoare la conformitate le deține producătorul. Autoritățile în caz de necesitate pot solicita informații și/sau acte de la producător.	Art. 13 alin. (5) transpune art. 17 alin. (4) din Regulamentul 2018/858 și instituie obligația importatorului de a pune la dispoziția autorităților informațiile și documentele necesare pentru demonstrarea conformității produselor introduse pe piață. Această obligație nu transferă responsabilitatea tehnică a producătorului asupra importatorului, dar asigură cooperarea efectivă cu autoritățile și accesul rapid la informațiile relevante. Excluderea alineatului ar diminua din eficiența supravegherii pieței, avînd în vedere că producătorii sunt stabiliți în afara țării, și ar conduce la o netranspunere a cerințelor obligatorii ale Acquis-ului UE, contrar practicilor aplicate în statele membre.
	Art. 14 (3)	Se propune excluderea alineatului (3) al articolului 14. Similar argumentului precedent, reiterăm că depozitarea produselor nu poate afecta conformitatea acestora.	Nu se acceptă Art. 14 alin. (3) transpune art. 18 alin. (3) din Regulamentul 858 și instituie obligația distribuitorilor de a se asigura că, pe durata depozitării și transportului, condițiile aplicate nu compromit conformitatea produselor. Această obligație nu vizează reevaluarea conformității sau reluarea procedurilor de omologare, ci reflectă principiul responsabilității profesionale aplicabil operatorilor economici pe întreg lanțul de distribuție, astfel cum este stabilit în

			dreptul Uniunii Europene. În acest fel, excluderea alineatului ar duce la o transpunere incompletă a normelor UE și ar crea un vid de responsabilitate în faza de distribuție, ceea ce ar fi contrar practicilor aplicate în statele membre ale Uniunii Europene. Suplimentar, în cazul unor piese componente păstrarea în condiții neadekvate poate conduce la pierderea conformității.
	Art. 15 alin.(1)	Se propune modificarea articolului 15 și expunerea alineatului (1) în următoarea redacție: <i>„(1) În cazul în care de producător, sau expert ori o instituție abilitată în domeniu, este constatat faptul că un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament nu este conformă cu cerințele din prezenta lege, distribuitorii trebuie să informeze în acest sens producătorul, importatorul și autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip și nu le pun la dispoziție pe piața Republicii Moldova pînă cînd conformitatea nu a fost asigurată.</i> Similar argumentului precedent, precizăm că obligația de informare apare doar după ce neconformitatea este constatată de producător, expert sau o instituție abilitată în domeniu, pe baza unor fapte obiective și constatate.	Se acceptă parțial Proiectul a fost completat cu concretizarea că constatarea poate fi doar ca urmare a unui control.

	Art. 15	Se propune modificarea articolului 15 și expunerea alineatului (2) în următoarea redacție: <i>„(2) În cazul în care de producător, sau expert ori o instituție abilitată în domeniu, este constatat faptul că un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament puse la dispoziție pe piața Republicii Moldova de către distribuitori nu este în conformitate cu prezenta lege, aceștia au obligația de a informa: a) producătorul sau reprezentantul producătorului să asigure că se întreprind măsurile corective necesare, potrivit prezentei legi, pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate ori pentru a o rechema, dacă este cazul; b) importatorul; c) Autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip.</i> Similar argumentului precedent, precizăm că obligația de informare apare doar după ce neconformitatea este constatată de producător, expert sau o instituție abilitată în domeniu, pe baza unor fapte obiective și constatate.	Se acceptă parțial Proiectul a fost completat cu concretizarea că constatarea poate fi doar ca urmare a unui control.
	Art.15 alin.(3)	Se propune modificarea articolului 15 și expunerea alineatului (3) în următoarea redacție: <i>„(3) În cazul în care de producător, sau expert ori o instituție abilitată în domeniu, este constatat faptul că un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament pus pe piața Republicii</i>	Se acceptă parțial Proiectul a fost completat cu concretizarea că constatarea poate fi doar ca urmare a unui control.

		<i>Moldova prezintă un risc grav, distribuitorii informează imediat despre acest fapt producătorul, importatorul, Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței și pune la dispoziția lor toate informațiile detaliate cu privire la riscul grav vizat, precum și despre toate măsurile întreprinse, cu descrierea tuturor măsurilor întreprinse de către producător.”</i> Similar argumentului precedent, precizăm că obligația de informare apare doar după ce neconformitatea este constatată de producător, expert sau o instituție abilitată în domeniu, pe baza unor fapte obiective și constatate.	
	Art.16	Se propune excluderea articolului 16. Articolul 16 propune aplicarea automată a obligațiilor producătorului către importatori și distribuitori, ceea ce este nejustificat și neîntemeiat. Importatorii și distribuitorii nu dispun de informațiile, documentele, capacitățile tehnice și sursele necesare pentru a îndeplini obligațiile prevăzute de articolele 8, 9 și 10, care sunt redactate special pentru producător, ca persoană responsabilă privind procedura de proiectare, fabricare și omologare a produselor. Drepturile și obligațiile stabilite pentru producător nu pot fi transferate importatorilor și/sau distribuitorilor, deoarece doar producătorul are competența tehnică și responsabilitatea legală de a asigura conformitatea produsului și de a garanta	Nu se acceptă Art.16 transpune art. 20 din Regulamentul UE 2018/858 și art. 16 din Regulamentul UE 168/2013 - norme care instituie principiul potrivit căruia un importator sau distribuitor este tratat ca producător doar în cazurile în care introduce un produs pe piață sub propriul nume sau marcă ori modifică produsul într-un mod care poate afecta conformitatea acestuia. Prevederea nu transferă obligațiile producătorului în mod automat și general, ci stabilește un regim de responsabilitate condiționată, aplicabil exclusiv în cazurile expres prevăzute de legislație, pentru a preveni eludarea răspunderii privind conformitatea produselor.

		respectarea standardelor de siguranță și omologare.	Menționăm că în cazul în care producătorul nu a desemnat agentul economic ca importator sau distribuitor, atunci, la plasarea pe piață a produselor importatorul urmează să își asume toate obligațiile producătorului. Excluderea articolului ar conduce la o transpunere incompletă a Acquis-ului comunitar și ar crea un vid de responsabilitate în lanțul de introducere pe piață, care ar fi contrar practicilor aplicate în statele membre ale Uniunii Europene, respectiv nu poate fi acceptată.
	Art.17	Se propune excluderea articolului 17. Articolul 17 prevede obligația operatorilor economici de a pune la dispoziția Autorității de omologare și/sau a Autorității de supraveghere a pieței datele de identificare ale tuturor operatorilor economici cu care au efectuat tranzacții privind vehicule, sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente, pentru perioade de 5–10 ani. Această obligație este nejustificată, disproporționată și contravine cadrului normativ existent privind arhivarea documentelor, care stabilește termene mai scurte pentru păstrarea evidențelor comerciale și contractuale. În cazul vehiculelor, datele privind tranzacțiile pot fi obținute și verificate prin intermediul Agenției Serviciilor Publice (ASP), iar păstrarea contractelor și registrelor	Nu se acceptă Articolul 17 transpune obligațiile de trasabilitate prevăzute la art. 17-18 din Regulamentul 2018/858, avînd scopul asigurării identificării rapide a operatorilor economici implicați în lanțul de aprovizionare, în special în situații de risc grav, retragere sau rechemare a produselor. Obligația de păstrare și punere la dispoziția a datelor de identificare ale operatorilor economici nu se subsumează regimului general de arhivare a documentelor contabile sau contractuale, ci reprezintă o obligație distinctă, specifică domeniului supravegherii pieței și siguranței produselor, aplicabilă în mod uniform în statele membre ale UE.

		este reglementată de Ordinul Serviciului de Stat pentru Arhive Nr. 57 din 27.07.2016 cu privire la aprobarea Indicatorului documentelor-tip și al termenelor lor de păstrare pentru organele administrației publice, pentru instituțiile, organizațiile și întreprinderile Republicii Moldova și a Instrucțiunii privind aplicarea Indicatorului, care aprobă Indicatorul documentelor tip și termenele lor de păstrare pentru organele administrației publice, instituții, organizații și întreprinderi din Republica Moldova, și de Instrucțiunea de aplicare a acestuia, stabilind termene legale: contracte și acorduri – 6 ani, registre de evidență – 5 ani. Obligația de păstrare suplimentară a datelor pentru o perioadă de 10 ani pentru vehicule sau 5 ani pentru sisteme, componente, unități tehnice, piese sau echipamente este contradictorie cu cadrul legislativ existent privind arhivarea documentelor. Suplimentar, pentru sisteme, componente, unități tehnice, piese sau echipamente nu există sisteme de evidență care să permită urmărirea ce piese sau componente au fost livrate între operatorii economici, iar implementarea unei astfel de evidențe ar necesita crearea unui sistem informațional separat, angajarea de personal suplimentar și suportarea unor cheltuieli semnificative, fără a aduce un beneficiu real pentru supravegherea pieței sau siguranța produselor.	Excluderea articolului ar cauza o transpunere incompletă a cadrului juridic European armonizat și ar lipsi autoritățile competente de un instrument esențial pentru aplicarea măsurilor corective și restrictive prevăzute de legislație.
	Art. 21 alin.(9)	Se propune modificarea articolului 21 și expunerea alineatului (9) în următoarea redacție:	Se acceptă parțial

		<i>„(9) Autoritatea de omologare și serviciile tehnice pot solicita producătorului, printr-o cerere motivată, să furnizeze clarificări tehnice asupra documentelor deja depuse. Se interzice solicitarea documentelor sau informațiilor suplimentare care nu sunt prevăzute expres în lista oficială a actelor necesare pentru dosarul de omologare.”</i> Modificarea propusă clarifică sfera competențelor autorității de omologare și a serviciilor tehnice, limitând posibilitatea solicitării de documente sau informații suplimentare la cele strict necesare și prevăzute în lista oficială a actelor pentru dosarul de omologare. Considerăm că această normă va reprezenta o lacună pentru corupție și birocrație – funcționarii putând solicita la nesfârșit informații noi și certificate care nu sunt incluse în lista principală.	Propunerea este acceptată în măsura în care se instituie garanții procedurale împotriva solicitărilor arbitrare de documente sau informații suplimentare. Totodată, o interdicție absolută privind solicitarea de clarificări sau completări tehnice nu este compatibilă cu procedura de omologare prevăzută de Regulamentele UE 2018/858 și 168/2013, care permit autorităților competente să solicite explicații sau completări strict necesare pentru verificarea conformității documentației depuse. În acest sens, textul este ajustat pentru a limita solicitările la clarificări motivate, legate direct de documentele existente în dosar, fără introducerea unor cerințe noi sau extinderea nejustificată a dosarului de omologare.
	Art.22 alin.(11)	Se propune completarea articolului 22 cu un alineat nou (11) cu următorul conținut: <i>„(11) În cazul în care Autoritatea de omologare nu emite o decizie de admitere sau respingere a cererii în termenele stabilite de prezenta lege, cererea se consideră acceptată și omologarea acordată în mod tacit, cu obligațiunea eliberării actelor corespunzătoare.”</i> În lipsa unei astfel de reglementări, producătorii sau importatorii se află într-o stare de incertitudine juridică și procedurală, fără a	Nu se acceptă Mecanismul omologării tacite nu este prevăzut de Regulamentele 2018/858 și 168/2013 și nu este compatibil cu natura juridică a omologării, care presupune emiterea unui act administrativ expres de către autoritatea competentă. Argumentele privind evitarea întârzierilor și asigurarea previzibilității procedurale sunt soluționate prin soluția

		putea ști dacă solicitarea lor a fost analizată sau urmează să fie respinsă. Reglementarea tacită a omologării este un mecanism recunoscut în legislația europeană și internațională, și este menit să evite întârzierile nejustificate în procesul de autorizare și să ofere certitudine operatorilor economici că, în absența unei decizii explicite a autorității competente, drepturile lor sunt respectate.	normativă deja propusă în proiectul actului normativ, respectiv procedura de recunoaștere administrativă simplificată a omologărilor UE, care permite introducerea pe piață fără reluarea evaluărilor tehnice, cu verificare formală și luarea la evidența autorității. Instituirea omologării tacite ar conduce la o transpunere neconformă a Acquis-ului comunitar și ar afecta mecanismele de supraveghere și responsabilitate administrativă.
	Art.51	Se propune excluderea articolului 51. Articolul 51 considerăm că trebuie exclus deoarece prevede posibilitatea Autorității de omologare din Republica Moldova de a refuza recunoașterea unei omologări UE de tip deja acordate. Această reglementare este incompatibilă cu principiile recunoașterii reciproce în cadrul Uniunii Europene și cu procesul de armonizare legislativă necesar pentru integrarea europeană. O omologare de tip emisă de un stat membru al UE este supusă unor proceduri stricte de evaluare și certificare, care implică resurse tehnice, expertiză și capacități de control mult superioare celor disponibile în Republica Moldova. Prin urmare, autoritatea națională nu poate, în mod rezonabil, să pună sub semnul întrebării validitatea unei astfel de omologări fără a submina credibilitatea și eficiența sistemului european de omologare.	Nu se acceptă Art.51 transpune art. 54 din Regulamentul 2018/858 și art. 49 din Regulamentul 168/2013 care stabilesc expres competența autorităților naționale de a adopta măsuri restrictive în situații excepționale, atunci când vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate care fac obiectul unei omologări UE de tip prezintă un risc grav sau o neconformitate semnificativă. Excluderea articolului ar conduce la o transpunere incompletă a acquis-ului Uniunii Europene și ar lipsi autoritățile naționale de instrumentele juridice necesare pentru protecția interesului public, contrar practicilor aplicate în statele membre ale UE.

		Din perspectiva procesului de armonizare legislativă și a obiectivului de aderare la Uniunea Europeană, prevederea menționată în redacția articolului 51 este abuzivă. Excluderea articolului este necesară pentru a asigura coerența legislativă, conformitatea cu reglementările europene și integralitatea procesului de omologare și siguranța juridică a operatorilor economici.	Totodată, pentru a elimina riscurile de interpretare extensivă sau aplicare discreționară semnalate de mediul de afaceri, art.51 se reformulează astfel încât să precizeze în mod expres caracterul excepțional, proporțional și temporar al măsurilor, precum și faptul că acestea nu constituie o reevaluare tehnică a omologării UE de tip și nu aduc atingere principiului recunoașterii reciproce.
Jarovlea Veaceslav, avocat	Art. 2	Articolul 2, De completat cu alineat (6) Se recunoaște omologarea de tip și omologarea individuală, rezultatele procedurilor de evaluare a conformității efectuate de organismele notificate în Uniunea Europeană pentru produse care poartă marcajul CE, alte marcaje stabilite de reglementările tehnice aplicabile produsului, după caz, și care sunt comercializate în mod legal într-un stat al Uniunii Europene. Recunoașterea se presupune în mod tacit, atunci când produsul este introdus sau pus la dispoziție pe piață și nu mai este necesară repetarea procedurilor de omologarea, certificare sau evaluare a conformității. Completarea articolului 2 cu un alineat nou urmărește instituirea unei norme clare, menite să excludă orice dubiu interpretativ cu privire la recunoașterea omologării de tip și a omologării individuale a automobilelor rutiere, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice ale acestora, care au fost deja supuse procedurilor de evaluare a conformității	Se acceptă parțial

		de către organismele notificate din Uniunea Europeană. Norma propusă indică expres că se recunosc rezultatele procedurilor de evaluare a conformității efectuate în Uniunea Europeană, pentru produsele care poartă marcajul CE sau alte marcaje prevăzute de reglementările tehnice aplicabile și care sunt comercializate în mod legal pe piața internă a Uniunii Europene. În aceste condiții, recunoașterea omologării se realizează în mod tacit, fără a fi necesară repetarea procedurilor de omologare, certificare sau evaluare a conformității pe teritoriul național. În așa mod se evită dublarea nejustificată a procedurilor administrative și tehnice, cu impact direct asupra costurilor și duratei introducerii pe piață a produselor și se respectă alinierea cadrului normativ național la practicile și standardele europene în domeniul omologării și supravegherii pieței.	
	Art.2	Articolul 2, De completat cu alineat (7) În caz de divergență între normele Uniunii Europene și prezentei legii sau prevederilor actelor normative emise ca urmare executării prezentei legi, se aplică normele relevante pentru Uniunea Europeană. Propunerea de completare a articolului 2 cu un nou alineat are ca scop instituirea unei reguli exprese de prioritate normativă, menită să prevină apariția unor interpretări divergente	Se acceptă Art. 1 a fost completat cu alin. (4) (4) Dacă un tratat internațional care reglementează procedurile de omologare a vehiculelor rutiere sau pieselor componente, la care Republica Moldova este parte, stipulează alte reguli și prevederi decât cele prevăzute de legislația națională, se aplică regulile și prevederile tratatului internațional.

		și dificultăți de aplicare a legii în situațiile în care există neconcordanțe între normele Uniunii Europene și prevederile legislației naționale în domeniul omologării și supravegherii pieței automobilelor rutiere. Introducerea acestei norme contribuie la asigurarea coerenței și compatibilității legislației naționale cu legislația Uniunii Europene și respectă angajamentul asumat de Republica Moldova în temeiul Acordului de Asociere cu Uniunea Europeană semnat la Bruxelles la 27 iunie 2014.	
	Art.5 alin.(5)	Articolul 5, alineat (5), De modificat în următoarea redacție: (5) Autoritatea de supraveghere a pieței, în cadrul îndeplinirii atribuțiilor sale, prevăzute de prezenta lege, are dreptul de acces în incintele operatorilor economici de pe teritoriul lor în orele de lucru. Se propune excluderea din alineatul (5) al articolului 5 a sintagmei „și să ridice un eșantion necesar de vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate pentru efectuarea încercărilor de conformitate”, întrucât menținerea acesteia, în forma actuală, creează premise pentru aplicarea arbitrară și eventuale abuzuri din partea autorității de supraveghere a pieței. Textul în vigoare nu stabilește condițiile și temeiurile legale în care pot fi ridicate eșantioane, nu precizează numărul acestora, durata pentru care pot fi reținute, termenul de restituire, precum și	Se acceptă parțial

		răspunderea autorității pentru păstrarea, deteriorarea sau distrugerea bunurilor ridicate. Totodată, în prezent, în Republica Moldova nu există resursele tehnice și infrastructura necesară pentru efectuarea încercărilor de conformitate asupra automobilelor rutiere, sistemelor, componentelor și unităților tehnice la nivelul prevăzut de reglementările europene, ceea ce face inaplicabilă în mod efectiv a doua parte a normei. Prin urmare, limitarea competenței autorității la dreptul de acces în incintele operatorilor economici, în orele de lucru, asigură un echilibru corect între interesul public și drepturile legitime ale operatorilor economici, fără a afecta eficiența supravegherii pieței.	
	Art.7 alin.(4)	Articolul 7, alineat (4), De modificat conform următoarei redacții: (4) Dacă Autoritatea de omologare dispune de decizia unui organ abilitat EC sau raport de expertiză unui organ abilitat în domeniul certificării vehiculelor, că un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată nu este conform cu prevederile legale, autoritatea întreprinde toate măsurile necesare în vederea examinării omologării de tip acordate și în funcție de abaterile constatate, ia decizia, după caz, de corectare sau retragere a omologării de tip. Redacția actuală a alineatului (4) al articolului 7 permite Autorității de omologare să dispună măsuri de corectare sau retragere a omologării de tip în temeiul unor simple	Nu se acceptă

		„<i>suspiciuni rezonabile</i>”. O asemenea formulare este excesiv de largă și lipsită de criterii obiective, ceea ce poate genera incertitudine juridică și riscul adoptării unor decizii arbitrare. Modificarea propusă condiționează intervenția Autorității de omologare de existența unei decizii a unui organ abilitat al Uniunii Europene sau a unui raport de expertiză emis de un organism competent în domeniul certificării, care să ateste neconformitatea produsului cu prevederile legale. Prin instituirea unui temei probator clar se asigură prevenirea retragerii nejustificate a omologărilor de tip și creșterea gradului de încredere în actele emise de Autoritatea de omologare. În aceste condiții, modificarea alineatului (4) al articolului 7 este necesară pentru a garanta că măsurile de corectare sau retragere a omologării de tip sunt adoptate exclusiv pe baza unor fapte dovedite, și nu pe baza unor simple suspiciuni	
	Art.8 alin.(4)	Articolul 8, alineat (4), De modificat conform următoarei redacții: (4) Autoritatea de supraveghere a pieței are dreptul să solicite operatorilor economici, iar ultimii au obligația să pună la dispoziția autorității copiile documentelor, informațiile și alte specificații tehnice de care operatorilor economici trebuie să dispună în conformitate cu prezenta lege, pe care autoritatea le consideră necesare în vederea desfășurării activităților de supraveghere a pieței.	Se acceptă parțial

		Redacția actuală a alineatului (4) conferă Autorității de supraveghere a pieței un drept formulat excesiv de larg, permițând solicitarea unei game nelimitate de documente, informații și specificații tehnice, exclusiv în funcție de aprecierea autorității. Modificarea propusă urmărește delimitarea clară a obligațiilor operatorilor economici, prin precizarea expresă că autoritatea poate solicita doar copiile documentelor, informațiilor și specificațiilor tehnice pe care operatorii economici sunt obligați să le dețină în temeiul prezentei legi. Astfel, se exclude posibilitatea solicitării unor documente care nu sunt prevăzute de cadrul normativ aplicabil sau care nu țin de responsabilitatea legală a operatorilor economici. Totodată, introducerea sintagmei „<i>copiile documentelor</i>” este justificată din perspectiva practicii create în cadrul instituțiilor de stat și a continuității activității economice, evitând riscul reținerii documentelor în original și, eventual, pierderii acestora.	
	Art.10 alin.(9)	Alineatul 10 din articolul 9, urmează de exclus. Se propune excluderea alineatului (10) al articolului 9, întrucât obligația instituită de acesta este nejustificată și dificil de aplicat în practică. Datele de identificare și de contact ale producătorilor de automobile, precum și ale producătorilor de sisteme, componente și	Se acceptă parțial

		unități tehnice separate, sunt disponibile public, prin registre oficiale, documentația de omologare, bazele de date ale autorităților competente ale Uniunii Europene și prin canalele comerciale oficiale. Prin urmare, instituirea obligației de a indica suplimentar aceste date direct pe automobil sau pe componente nu este proporțională cu scopul urmărit. Mai mult, impunerea obligativității plasării pe automobil a numelui, mărcii comerciale și adresei de contact din Republica Moldova sau Uniunea Europeană creează obstacole tehnice, care în practică, ar putea duce la refuzul livrării automobilelor pe piața națională, afectând concurența și disponibilitatea produselor. În ceea ce privește sistemele, componentele și unitățile tehnice separate, soluția alternativă prevăzută de alineat (ambalaj sau document însoțitor) confirmă, în sine, că marcarea directă nu este esențială, ceea ce accentuează caracterul disproporționat al obligației impuse pentru automobile.	
	Art.10 alin.(1)	Articolul 10, alineat (1), De modificat conform următoarei redacții: (1) Producătorul este obligat, să ia fără întârziere măsurile corective necesare, pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei, unității tehnice separate, piesei sau echipamentului și/sau pentru a le retrage de pe piață sau pentru a le rechema, în funcție de caz, dacă de producător, sau expert ori o instituție abilitată în domeniul, este constatat	Se acceptă parțial

		faptul că un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament care au fost introduse pe piață sau puse în exploatare nu sunt în conformitate cu prezenta lege sau dacă omologarea de tip a fost acordată pe baza unor date incorecte. Redacția actuală a alineatului (1) al articolului 10 instituie obligația producătorului de a adopta măsuri corective într-o formulare generală, fără a preciza temeiul obiectiv în baza căruia se constată neconformitatea produsului sau acordarea omologării de tip pe baza unor date incorecte. Modificarea propusă urmărește clarificarea și delimitarea expresă a situațiilor în care producătorul este obligat să intervină, prin stabilirea faptului că măsurile corective se adoptă numai în urma constatării neconformității de către producător însuși sau de către un expert ori o instituție abilitată în domeniu. Astfel, se asigură că obligațiile prevăzute de lege sunt întemeiate pe baza unor fapte constatate și verificate, și nu pe simple presupuneri sau suspiciuni.	
	Art.12 alin.(4)	Articolul 12, alineat (4), De modificat conform următoarei redacții: (4) Importatorul informează producătorul și Autoritatea de supraveghere a pieței în cazul în care cunoaște că un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc grav. În cazul vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate omologate de tip,	Nu se acceptă

		importatorii informează, suplimentar, în această privință și Autoritatea de omologare care a acordat omologarea. Modificarea propusă introduce sintagma „<i>în cazul în care cunoaște</i>”, clarificând faptul că obligația de informare a importatorului urmează a fi respectată în mod obligatoriu atunci când acesta are cunoștință efectivă despre existența unui risc grav, în baza informațiilor disponibile în mod rezonabil în exercitarea activității sale. Această precizare este esențială pentru respectarea principiilor legalității, proporționalității și securității juridice.	
	Art.12 alin.(8)	Alineatul (8) din articolul 12 urmează de exclus. Alineatul (8) al articolului 12, care impune importatorilor să se asigure că depozitarea și transportul nu afectează conformitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate, trebuie exclus. Această obligație este nejustificată și disproporționată, întrucât conformitatea produselor este stabilită în cadrul procedurilor de omologare și evaluare a conformității efectuate anterior introducerii pe piață sau punerii în exploatare. Condițiile de depozitare sau transport, în absența unor intervenții tehnice asupra produsului, nu modifică conformitatea produselor.	Se acceptă parțial
	Art.13 alin.(1)	Articolul 13, alineat (1),	Nu se acceptă

		De modificat conform următoarei redacții: (1) În cazul în care de producător, sau expert ori o instituție abilitată în domeniul, este constatat faptul că un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament care a fost introdusă pe piața Republicii Moldova de către un importator nu este în conformitate cu prevederile prezentei legi, importatorul ia fără întârziere măsurile corective necesare pentru restabilirea conformității vehiculului, sistemului, componentei, unității tehnice separate, piesei sau echipamentului, sub supravegherea producătorului, pentru retragerea de pe piață sau pentru rechemare, după caz. În același timp, importatorul informează, producătorul și Autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip. Redacția actuală a articolului 13 prevede că importatorul trebuie să ia măsuri corective imediat ce un produs introdus pe piața Republicii Moldova „<i>nu este în conformitate</i>” cu legea, fără a preciza temeiul obiectiv al constatării neconformității. O astfel de formulare este prea generală și poate genera interpretări arbitrare, creând incertitudine juridică pentru importatori. Modificarea propusă clarifică faptul că obligația importatorului apare după ce neconformitatea este constatată de producător, expert sau o instituție abilitată în domeniu, adică pe baza unor fapte dovedite și verificate, și nu pe simple presupuneri sau suspiciuni.	
--	--	---	--

		Astfel, modificarea protejează importatorul de aplicarea unor măsuri disproporționate în lipsa unei constatări obiective, oferind totodată un cadru normativ clar și previzibil pentru implementarea măsurilor corective, în conformitate cu standardele europene privind supravegherea pieței și responsabilitatea producătorului.	
	Art.13 alin.(2)	Articolul 13, alineat (2), De modificat conform următoarei redacții: (2) În cazul în care de producător, sau expert ori o instituție abilitată în domeniul, este constatat faptul că un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament care a fost introdus pe piața Republicii Moldova prezintă un risc grav, importatorii informează imediat și pun la dispoziția Autorității de omologare și Autorității de supraveghere toate informațiile necesare în privința riscului respectiv, precum și informează producătorilor. Redacția alineatului (2) al articolului 13, urmează a fi modificată în redacția nouă în temeiul aceluiași argument indicat în rândul anterior.	Nu se acceptă
	Art.13 alin.(4)	Alineatul (4) din articolul 13 trebuie exclus. Obligația dată revine producătorului și este prevăzută la art. 10 (alin.3)	Nu se acceptă
	Art.15 alin.(5)	Alineatul (5) din articolul 15 trebuie exclus.	art. 15 din proiect are doar patru alineate.

		Conform art. 12 (alin. 1), importatorul este obligat să dispună de certificatul de omologare. Orice acte, informații referitor la conformitatea le deține producătorul. Autoritățile în caz de necesitate vor solicita informații și/sau acte de la producător.	
	Art.14 alin.(3)	Alineatul (3) din articolul 14 trebuie exclus. Similar argumentului precedent, reiterăm că depozitarea produselor nu poate afecta conformitatea acestora.	Nu se acceptă
	Art.15 alin.(1)	Articolul 15, alineat (1) De modificat conform următoarei redacții: (1) În cazul în care de producător, sau expert ori o instituție abilitată în domeniul, este constatat faptul că un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament nu este conformă cu cerințele din prezenta lege, distribuitorii trebuie să informeze în acest sens producătorul, importatorul și autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip și nu le pun la dispoziție pe piața Republicii Moldova până când conformitatea nu a fost asigurată. Asemeni argumentului precedent, precizăm că obligația de informare apare doar după ce neconformitatea este constatată de producător, expert sau o instituție abilitată în domeniu, pe baza unor fapte obiective și constatate.	Nu se acceptă

	Art.15 alin.(2)	Articolul 15, alineat (2) De modificat conform următoarei redacții: (2) În cazul în care de producător, sau expert ori o instituție abilitată în domeniul, este constatat faptul că un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament puse la dispoziție pe piața Republicii Moldova de către distribuitori nu este în conformitate cu prezenta lege, aceștia au obligația de a informa: a) producătorul sau reprezentantul producătorului să asigure că se întreprind măsurile corective necesare, potrivit prezentei legi, pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate ori pentru a o rechema, dacă este cazul; b) importatorul; c) Autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip. Asemeni argumentului precedent, precizăm că obligația de informare apare doar după ce neconformitatea este constatată de producător, expert sau o instituție abilitată în domeniu, pe baza unor fapte obiective și constatate.	Nu se acceptă Limitarea obligației de informare exclusiv la situațiile constatate formal de producător sau de o instituție abilitată nu este conformă cu Regulamentele 2018/858 și 168/2013, care instituie obligații proactive de responsabilitate și cooperare pentru distribuitori. Modificarea propusă ar slăbi mecanismele de supraveghere a pieței, ar întârzia sau ar submina, după caz, aplicarea măsurilor corective.
	Art.15 alin.(3)	Articolul 15, alineat (3) De modificat conform următoarei redacții: (3) În cazul în care de producător, sau expert ori o instituție abilitată în domeniul, este constatat faptul că un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament pus pe piața Republicii Moldova prezintă un risc grav,	Nu se acceptă

		distribuitorii informează imediat despre acest fapt producătorul, importatorul, Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței și pune la dispoziția lor toate informațiile detaliate cu privire la riscul grav vizat, precum și despre toate măsurile întreprinse, cu descrierea tuturor măsurilor întreprinse de către producător. Asemeni argumentului precedent, precizăm că obligația de informare apare doar după ce neconformitatea este constatată de producător, expert sau o instituție abilitată în domeniu, pe baza unor fapte obiective și constatate.	
	Art.16	Articolul 16 trebuie exclus. Articolul 16 propune aplicarea automată a obligațiilor din partea producătorului către importatori și distribuitori, ceea ce este nejustificat și neîntemeiat. Importatorii și distribuitorii nu dispun de informațiile, documentele, capacitățile tehnice și sursele necesare pentru a îndeplini obligațiile prevăzute de articolele 8, 9 și 10, care sunt redactate special pentru producător, ca persoană responsabilă privind procedura de proiectare, fabricare și omologare a produselor. Drepturile și obligațiile stabilite pentru producător nu pot fi transferate importatorilor și/sau distribuitorilor, deoarece doar producătorul are competența tehnică și responsabilitatea legală de a asigura conformitatea produsului și de a garanta respectarea standardelor de siguranță și omologare.	Nu se acceptă

	Art.17	Articolul 17 trebuie exclus. Articolul 17 prevede obligația operatorilor economici de a pune la dispoziția Autorității de omologare și/sau a Autorității de supraveghere a pieței datele de identificare ale tuturor operatorilor economici cu care au efectuat tranzacții privind vehicule, sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente, pentru perioade de 5–10 ani. Această obligație este nejustificată, disproporționată și contravine cadrului normativ existent privind arhivarea documentelor, care stabilește termene mai scurte pentru păstrarea evidențelor comerciale și contractuale. În cazul vehiculelor, datele privind tranzacțiile pot fi obținute și verificate prin intermediul Agenției Serviciilor Publice (ASP), iar păstrarea contractelor și registrelor este reglementată de Ordinul Serviciului de Stat pentru Arhive Nr. 57 din 27.07.2016 cu privire la aprobarea Indicatorului documentelor-tip și al termenelor lor de păstrare pentru organele administrației publice, pentru instituțiile, organizațiile și întreprinderile Republicii Moldova și a Instrucțiunii privind aplicarea Indicatorului, care aprobă Indicatorul documentelor-tip și termenele lor de păstrare pentru organele administrației publice, instituții, organizații și întreprinderi din Republica Moldova, și de Instrucțiunea de aplicare a acestuia, stabilind termene legale:	Nu se acceptă

		contracte și acorduri – 6 ani, registre de evidență – 5 ani. Obligația de păstrare suplimentară a datelor pentru o perioadă de 10 ani pentru vehicule sau 5 ani pentru sisteme, componente, unități tehnice, piese sau echipamente este contradictorie cu cadrul legislativ existent privind arhivarea documentelor. Suplimentar, pentru sisteme, componente, unități tehnice, piese sau echipamente nu există sisteme de evidență care să permită urmărirea ce piese sau componente au fost livrate între operatorii economici, iar implementarea unei astfel de evidențe ar necesita crearea unui sistem informațional separat, angajarea de personal suplimentar și suportarea unor cheltuieli semnificative, fără a aduce un beneficiu real pentru supravegherea pieței sau siguranța produselor.	
	Art.21 alin.(9)	Articolul 21, alineat. (9) De modificat conform următoarei redacții: (9) Autoritatea de omologare și serviciile tehnice pot solicita producătorului, printr-o cerere motivată, să furnizeze clarificări tehnice asupra documentelor deja depuse. Se interzice solicitarea documentelor sau informațiilor suplimentare care nu sunt prevăzute expres în lista oficială a actelor necesare pentru dosarul de omologare. Modificarea propusă clarifică sfera competențelor Autorității de omologare și a serviciilor tehnice, limitând posibilitatea solicitării de documente sau informații	Se acceptă parțial

		suplimentare la cele strict necesare și prevăzute în lista oficială a actelor pentru dosarul de omologare. Aceasta este o lacună clasică pentru corupție și birocrație - aceștia pot solicita la nesfârșit informații noi și certificate care nu sunt incluse în lista principală.	
	Art.22 alin.(11)	Articolul 22 urmează a fi completat cu alin. (11): În cazul în care Autoritatea de omologare nu emite o decizie de admitere sau respingere a cererii în termenele stabilite de prezenta lege, cererea se consideră acceptată și omologarea acordată în mod tacit, cu obligațiunea eliberării actelor corespunzătoare. În lipsa unei astfel de reglementări, producătorii sau importatorii se află într-o stare de incertitudine juridică și procedurală, fără a putea ști dacă solicitarea lor a fost analizată sau urmează să fie respinsă. Reglementarea tacită a omologării este un mecanism recunoscut în legislația europeană și internațională, menit să evite întârzierile nejustificate în procesul de autorizare și să ofere certitudine operatorilor economici că, în absența unei decizii explicite a autorității competente, drepturile lor sunt respectat	Nu se acceptă
	Art.51	Articolul 51 trebuie exclus. Articolul 51 trebuie exclus deoarece prevede posibilitatea Autorității de omologare din Republica Moldova de a refuza	Se acceptă parțial

		recunoașterea unei omologări UE de tip deja acordate. Această reglementare este incompatibilă cu principiile recunoașterii reciproce în cadrul Uniunii Europene și cu procesul de armonizare legislativă necesar pentru integrarea europeană. O omologare de tip emisă de un stat membru al UE este supusă unor proceduri stricte de evaluare și certificare, care implică resurse tehnice, expertiză și capacități de control mult superioare celor disponibile în Republica Moldova. Prin urmare, autoritatea națională nu poate, în mod rezonabil, să pună sub semnul întrebării validitatea unei astfel de omologări fără a submina credibilitatea și eficiența sistemului european de omologare. Menținerea articolului 51 creează riscuri de abuzuri și corupție, punând în pericol certitudinea întregului proiect de LEGE privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere. Din perspectiva procesului de armonizare legislativă și a obiectivului de aderare la Uniunea Europeană, prevederea menționată în redacția articolului 51 este abuzivă. Excluderea articolului este necesară pentru a asigura coerența legislativă, conformitatea cu reglementările europene și integralitatea procesului de omologare și siguranța juridică a operatorilor economici.	
	Cap. XIV	Capitolul XIV trebuie exclus.	Nu se acceptă

		Informația privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, privind echipamente de diagnosticare și alte echipamente constituie un secret comercial. Tehnologiile utilizate sunt protejate prin brevete și nu pot fi puse la dispoziția terților. Accesul la astfel de informații este acordat doar dealerilor oficiali ai mărcilor de automobile respective.	Capitolul XIV transpune obligațiile prevăzute de Regulamentele 2018/858 și 168/2013 privind accesul reglementat, nediscriminatoriu și proporțional la informațiile OBD și la informațiile de reparare și întreținere a vehiculelor. Aceste regulamente stabilesc un regim juridic special al acestor informații, distinct de noțiunea de secret comercial absolut, cu respectarea drepturilor de proprietate intelectuală. Limitarea accesului exclusiv la rețelele autorizate nu este compatibilă cu cadrul normativ al Uniunii Europene armonizat. Excluderea capitolului nu este posibilă.
	Art.7 alin.(5)	Articolul 7 de completat cu alin. (5): Omologările UE sunt recunoscute ca fiind valabile pe teritoriul Republicii Moldova Proiectul de lege nu conține o normă clară și expresă privind recunoașterea în Republica Moldova, până la aderarea la Uniunea Europeană, a omologărilor deja obținute în statele membre ale UE. Omologările UE nu sunt recunoscute automat, iar utilizarea acestora este posibilă doar ca element de referință sau suport tehnic în cadrul procedurii de omologare naționale, decizia finală aparținând autorității competente din Republica Moldova. În text lipsesc:	Se acceptă parțial Declararea omologărilor de tip UE ca fiind „valabile” în mod automat pe teritoriul Republicii Moldova ar depăși cadrul juridic aplicabil statelor terțe cum este Moldova, întrucât Regulamentele 2018/858 și 168/2013 produc efecte juridice directe exclusiv în statele membre ale Uniunii Europene sau după aderare. Totodată, proiectul instituie deja un mecanism administrativ simplificat de recunoaștere a omologărilor UE, fără reevaluare tehnică și fără crearea unei proceduri naționale paralele, limitând intervenția autorităților la verificări documentare.

		o normă privind recunoașterea reciprocă a omologărilor UE; o dispoziție tranzitorie „până la aderarea la Uniunea Europeană”; o formulare de tipul „omologările UE sunt recunoscute ca fiind valabile pe teritoriul Republicii Moldova”; recunoașterea automată a certificatelor UE în locul omologării naționale. Argumente pentru recunoașterea automată a omologărilor UE pe teritoriul Republicii Moldova 1. Coerență cu parcursul de integrare europeană Republica Moldova este stat candidat la aderarea la Uniunea Europeană și și-a asumat alinierea progresivă la acquis-ul comunitar. Recunoașterea automată a omologărilor UE reprezintă o măsură logică de pre-armonizare, care reduce decalajele normative înainte de aderare și evită reforme repetate pe termen scurt. 2. Eliminarea dublei evaluări tehnice Omologările UE sunt acordate în baza unor standarde tehnice și de siguranță mai ridicate sau echivalente cu cele aplicabile în Republica Moldova. Solicitarea unei omologări naționale	
--	--	--	--

		suplimentare pentru produse deja evaluate în UE generează: • duplicare administrativă; • costuri inutile pentru operatorii economici; • consum nejustificat de resurse instituționale. Recunoașterea automată ar elimina această dublare neproductivă. 3. Creșterea atractivității economice a pieței moldovenești Lipsa recunoașterii automate: • descurajează importatorii oficiali; • favorizează piețe alternative sau informale; • reduce concurența și diversitatea ofertei. Recunoașterea omologărilor UE ar: • facilita accesul rapid al produselor conforme pe piață; • stimula investițiile și comerțul legal; • reduce costurile finale pentru consumatori. 4. Reducerea riscurilor juridice și a litigiilor Un regim de nerecunoaștere automată creează: • incertitudine juridică pentru importatori; • interpretări neunitare la nivel administrativ;	
--	--	---	--

		• potențiale litigii privind refuzul înmatriculării sau retrageri de pe piață. Recunoașterea automată ar introduce previzibilitate și securitate juridică, principii esențiale într-un stat de drept. 5. Concentrarea autorităților pe supravegherea reală a pieței Prin recunoașterea omologărilor UE, autoritățile naționale ar putea: • redirecționa resursele de la proceduri formale către controale efective; • consolida supravegherea post-punere pe piață; • interveni punctual în cazuri de risc real, nu formal. Aceasta corespunde modelului european modern de market surveillance. 6. Evitarea izolării normative Mentținerea unui regim strict național, fără recunoaștere automată, riscă să transforme Republica Moldova într-o jurisdicție tehnic izolată, deși standardele aplicate sunt deja europene ca fond. Recunoașterea omologărilor UE ar însemna: • integrare funcțională, nu doar declarativă; • compatibilitate imediată cu piața internă europeană.	
--	--	--	--

		Concluzie Recunoașterea automată a omologărilor UE pe teritoriul Republicii Moldova este justificată: • juridic — prin echivalența standardelor și principiul proporționalității; • economic — prin reducerea costurilor și stimularea pieței; • strategic — prin alinierea reală la Uniunea Europeană; • administrativ — prin eficientizarea activității autorităților. În absența unor riscuri obiective dovedite, nerecunoașterea automată nu protejează interesul public, ci creează bariere artificiale cu efecte negative pentru economie și pentru consumatori.	
Avizare repetată			
Ministerul Mediului		lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se acceptă
Ministerul Apărării		lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se acceptă
Ministerul Finanțelor		lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se acceptă
Ministerul Afacerilor Externe		lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se acceptă

Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare		lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se acceptă
Ministerul Afacerilor Interne		Cu referire la capitolul XVI „Încălcări și sancțiuni”, se relevă necesitatea reglementării exprese a mecanismului de contestare a deciziilor emise de Autoritatea de omologare și de Autoritatea de supraveghere a pieței cu privire la aplicarea sancțiunilor, inclusiv a termenelor, a procedurii și a posibilității de atac a deciziei în instanța competentă. Lipsa unor prevederi clare în acest sens poate genera incertitudine juridică și dificultăți în exercitarea dreptului la apărare de către operatorii economici vizați de măsurile și sancțiunile impuse.	Se acceptă Procedura de contestare a actelor administrative emise de autoritățile publice este deja reglementată de Codul administrativ și de legislația privind contenciosul administrativ. În acest context, deciziile emise de Autoritatea de omologare și de Autoritatea de supraveghere a pieței, inclusiv cele privind aplicarea sancțiunilor, pot fi contestate potrivit procedurilor generale prevăzute de legislația administrativă. Regulamentul (UE) 2018/858 nu impune expres instituirea în legislația națională a unei proceduri speciale de contestare a deciziilor autorităților competente, lăsând această competență în sarcina dreptului administrativ al statelor. Prin urmare, reglementarea detaliată a termenelor și procedurii de contestare în cadrul prezentei legi nu este necesară, acestea fiind deja stabilite prin cadrul normativ general aplicabil. Totodată, pentru claritate se introduce alin.(9) la art. 76 - normă de trimitere la legislația administrativă generală.

Ministerul Sănătății		lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se acceptă
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării	art. 80 alin. (1) din proiectul legii	Instituirea unui regim tranzitoriu pentru vehiculele înmatriculate sau pentru piesele componente plasate pe piață înainte de intrarea în vigoare a legii este, în principiu, justificată și conformă principiilor generale privind aplicarea în timp a actelor normative, fiind totodată o abordare compatibilă cu cadrul juridic european în materie de omologare a vehiculelor stabilit prin actul UE transpus, care prevede menținerea valabilității omologărilor acordate anterior aplicării noilor cerințe și evitarea invalidării retroactive a acestora. Cu toate acestea, formularea actuală a art. 80 alin. (1), potrivit căreia „vehiculele înmatriculate sau piesele componente plasate pe piață pînă la intrarea în vigoare a prezentei legi se consideră conforme cu prevederile legii”, poate genera un risc de interpretare excesivă, întrucît ar putea fi percepută ca instituind o prezumție generală de conformitate cu noile cerințe ale legii, inclusiv pentru produse introduse pe piață anterior aplicării acesteia. În realitate, conformitatea acestor produse trebuie apreciată în raport cu legislația aplicabilă la momentul introducerii pe piață, fără a limita competențele autorităților de supraveghere a pieței de a interveni în cazul în care produsele prezintă riscuri pentru siguranța utilizatorilor. În acest context, în vederea asigurării clarității și coerenței normative, și pentru evitarea	Se acceptă

		eventualelor interpretări eronate se propune reformularea art.80 alin. (1) în următoarea redacție: „(1) Prezenta lege nu invalidează nicio omologare de tip a întregului vehicul și nicio omologare acordată vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate înainte de intrarea sa în vigoare.” – similar art. 89 alin. (1) din 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 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 (Text cu relevanță pentru SEE.)	
Agencia Națională Transport Auto		lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se acceptă
Agencia Servicii Publice	Art. 7	Potrivit proiectului de lege se atribuie competența de aplicare a sancțiunilor atât autorității de omologare, cât și autorității de supraveghere a pieței. Astfel, potrivit art. 7 alin. (2) lit. h) autoritatea de omologare „aplică sancțiuni în cazurile prevăzute de prezenta lege”, iar conform art. 8 alin. (11) autoritatea de supraveghere a pieței, de asemenea, „aplică sancțiuni în cazurile prevăzute de prezenta lege”. Considerăm că o asemenea reglementare creează suprapuneri de competență între cele două autorități, ceea ce	Se acceptă Se clarifică că pentru autoritatea de omologare există competențe administrative specifice procesului de omologare, iar pentru autoritatea de supraveghere a pieței competența de aplicare a sancțiunilor.

		poate genera incertitudine în aplicarea normelor și dificultăți în delimitarea atribuțiilor instituționale. Totodată, potrivit Regulamentului (UE) 2018/858, există o distincție funcțională între atribuțiile autorității de omologare și cele ale autorității de supraveghere a pieței. În acest sens, autoritatea de omologare exercită atribuții de natură tehnico administrativă (emiterea, suspendarea, retragerea certificatelor de omologare și monitorizarea serviciilor tehnice), în timp ce activitățile de control asupra produselor introduse pe piață și aplicarea măsurilor coercitive sunt asociate funcției de supraveghere a pieței. În acest context, se consideră oportună revizuirea art. 7 alin. (2) lit. h), în sensul excluderii competenței autorității de omologare de a aplica sancțiuni și delimitării clare a atribuțiilor între cele două autorități, pentru a evita suprapunerea competențelor și pentru a asigura coerența cadrului instituțional. Suplimentar va fi necesară și revizuirea art.79 alin.(1) care prevede ținerea de către autoritatea de omologare a unui registru al sancțiunilor aplicate.	
	Art. 28	Deși articolul a fost revizuit conform propunerilor anterioare, totuși se constată că articolul descrie în linii generale aspectele legate de finanțarea activității de omologare. Pentru o claritate sporită în ceea ce ține regulile de finanțare ale activității de omologare, propunem următoarea redacție a articolului 28:	Se acceptă parțial Se clarifică alin.(1) și se corelează cu alin.(3).

		(1) Serviciile de omologare și de desemnare a serviciilor tehnice sunt prestate contra plată, conform tarifelor stabilite în conformitate cu prevederile Legii nr. 234/2021 privind serviciile publice. (2) Veniturile obținute din prestarea serviciilor de omologare și desemnare a serviciilor tehnice sunt încasate și utilizate de către Autoritatea de omologare în conformitate cu prevederile Statutului Autorității de omologare. (3) Activitatea Autorității de supraveghere a pieței este finanțată din contul bugetului de stat, în limita mijloacelor financiare prevăzute în acest scop.	
	Art. 63 alin. (2)	Articolului 63 alin. (2) prevede că „Evaluarea și monitorizarea serviciilor tehnice, în vederea desemnării și menținerii desemnării, se realizează pe baza acreditării efectuate de organismul național de acreditare. În cazuri excepționale, evaluarea competenței unui serviciu tehnic poate fi realizată de către Autoritatea de omologare, în cazurile prevăzute la art. 66 alin. (2), atunci când acreditarea nu este disponibilă sau nu poate fi realizată într-un termen rezonabil, în condițiile și potrivit procedurii aprobate de Guvern.” Alin.2 al articolului 63 face referință la cazurile prevăzute în articolul 66 alin. (2), atunci când în articolul 66 alin.(2) este enunțat doar că, serviciul tehnic demonstrează organismului național de acreditare că îndeplinește condițiile enumerate în acest articol. Deci, articolul 66 alin.(2), la care se face referință, nu conține date despre cazurile excepționale, când evaluarea	Se acceptă

		competenței unui serviciu tehnic poate fi realizată de către Autoritatea de omologare.	
	Art. 64 alin.(2)	Articolul 64 alin. (2) prevede că „Autoritatea de omologare poate fi desemnată în calitate de serviciu tehnic”, dar nu este indicat în ce mod are loc desemnarea și cine este responsabil pentru această desemnare.	Se acceptă
	La Capitolul XV Serviciile tehnice	Proiectul de lege nu conține prevederi despre caracterul serviciilor prestate de către Serviciul tehnic și modalitatea de determinare a tarifelor la acestea, avînd în vedere incertitudinea privind apartenența acestor servicii la categoria „servicii publice”, inclusiv în cazul prestării acestor servicii în cadrul Autorității de omologare. Această omisiune creează incertitudine juridică și financiară, inclusiv în ipoteza în care serviciile sunt prestate în cadrul Autorității de omologare. Se impune clarificarea expresă a statutului juridic al acestor servicii și a regimului financiar aplicabil.	Se acceptă parțial Regulamentele UE 2018/858 și 168/2013 nu califică serviciile tehnice și nu le reglementează regimul tarifar al acestora, lăsînd stabilirea acestuia în competența statelor membre, iar serviciile tehnice sunt în esență entități desemnate de autoritatea de omologare care efectuează încercări, inspecții și evaluări tehnice. Așa, pentru a asigura claritatea normei juridice, proiectul se completează cu prevederi care stabilesc că serviciile prestate de serviciile tehnice în cadrul procedurilor de omologare se realizează contra plată, iar tarifele aferente sunt stabilite de Guvern.
	La Nota informativă	Punctul 4.2 al Notei informative este consacrat estimării impactului financiar asupra bugetului public național generat de implementarea proiectului de lege. Avînd în vedere cele prevăzute în proiectul de lege, datele expuse în acest compartiment, în	Se acceptă parțial Se reformulează estimările financiare în sensul prezentării costurilor de implementare și a mecanismului de finanțare a sistemului de omologare.

		scopul argumentării impactului financiar pozitiv asupra bugetului public, nu sunt relevante proiectului de lege. Conform notei informative, sursa de acoperire a investiției de capital urmează să fie veniturile obținute din prestarea serviciilor de omologare. În același timp, proiectul de lege stipulează că veniturile vor rezulta din aplicarea tarifelor stabilite la nivelul cheltuielilor aferente prestării acestor servicii și vor fi încasate și utilizate de Autoritatea de omologare. Așa dar, nu este clar definit modul prin care poate fi realizat „impactul bugetar total pozitiv pe întreaga perioadă analizată”(4,95 mln. lei în Anul I; 22,55 mln. lei în Anul II și 24,11 mln. lei în Anul III). În baza celor expuse supra și a clauzelor din articolul 28 al proiectului de lege, propunem să fie exclusă din Nota informativă la proiect estimarea veniturilor și a cheltuielilor curente. Conceptual, luînd în calcul prevederea art.28 din proiectul de lege cu referire la finanțarea din buget a activității autorității de supraveghere a pieței, impactul proiectului de lege asupra bugetului public național nu poate fi pozitiv. În același timp, proiectul de lege nu specifică nici într-o formă veniturile obținute de Serviciul tehnic și componenta tarifelor la aceste servicii. Dacă aceste servicii vor fi prestate în condiții de piață, atunci pot exista venituri în buget, generate de taxa pe valoarea adăugată (în cazul persoanelor juridice plătitoare de T.V.A) și impozitul pe venit.	Respectiv, se ajustează Estimarea financiară.
--	--	--	--

Agencia de Stat pentru Proprietatea Intelectuala		lipsa obiectiilor si propunerilor	Se accepta
A.P. „Camera de Comert Americana din Moldova”	Art. 2 alin. (6)	Se propune completarea art. 2 alin. (6) cu urmatorul text: „Se considera ca vehicule sau piesele componente dispun de omologarea Uniunii Europene, in cazul poarta marcajul CE sau sunt plasate pe piata Uniunii Europene.” Recunoasterea de catre Republica Moldova a actelor emise de autoritatile competente din Uniunea Europeana reprezinta un element esential in domeniul evaluarii conformitatii. Acest principiu constituie fundamentul pe care se bazeaza normele tehnice subsecvente. Principiul este consacrat in Legea nr. 235/2011 privind activitatile de acreditare si de evaluare a conformitatii, care stabileste la art. 31 alin. (1) ca sunt recunoscute certificatele de conformitate si rapoartele de incercari emise de organismele de evaluare a conformitatii notificate, acreditate de organismele nationale de acreditare semnate ale Acordului de recunoastere multilateral cu Cooperarea Europeana pentru Acreditare, pentru produsele importate din statele membre ale Uniunii Europene, cu conditia traducerii in limba de stat si a confirmarii prin semnatura importatorului. Totodata, alin. (11) al aceluiași articol prevede ca prezenta marcajului CE si a marcajelor stabilite de reglementarile tehnice aplicabile demonstreaza parcurgerea procedurilor de evaluare a conformitatii, astfel incat, la introducerea sau punerea la dispozitie pe piata, nu este necesara repetarea procedurilor deja	Nu se accepta Marcajul CE este aplicabil in cadrul legislatiei europene privind evaluarea conformitatii produselor industriale, insa acest marcaj nu este utilizat in sistemul de omologare al vehiculelor rutiere.

		efectuate. În același sens, art. 48–49 din Regulamentul (UE) 2018/858 stabilesc că un vehicul care deține un certificat de conformitate UE valabil trebuie să poată fi pus la dispoziție pe piață și înmatriculat fără reluarea evaluării tehnice. Armonizarea efectivă a cadrului național cu dreptul Uniunii Europene presupune eliminarea dublării procedurilor și evitarea revalidării naționale a unei omologări UE. În acest context, se impune consolidarea normei prin instituirea unei prezumții legale clare de recunoaștere: se consideră că vehiculele sau piesele componente dețin omologare UE în măsura în care poartă marcajul CE sau au fost plasate legal pe piața Uniunii Europene. Completarea propusă ar permite aplicarea uniformă a legislației UE, ar asigura claritate și previzibilitate cadrului normativ și ar exclude orice interpretări divergente cu privire la raporturile juridice vizate.	
	Art. 5 alin.(5) din proiect	Se propune expunerea art. 5 alin. (5) în următoarea redacție: „(5) Autoritatea de supraveghere a pieței, în exercitarea atribuțiilor prevăzute de prezenta lege, are dreptul de acces în incintele operatorilor economici, în orele de lucru.” Se propune excluderea din alineatul (5) al articolului 5 a textului „, precum și dreptul de a preleva eșantioane de vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate, în scopul verificării conformității acestora.	Se acceptă parțial Dreptul Autorității de supraveghere a pieței de a preleva eșantioane constituie o competență esențială, parte a mecanismului de supraveghere a pieței prevăzut de art. 6 alin. (7) al Regulamentului UE 2018/858 și nu poate fi exclus. Totodată, art. 8 alin. (1) din același regulament prevede că verificările de supraveghere a pieței pot

		Modalitatea de prelevare, păstrare, utilizare și restituire a eșantioanelor, se stabilesc prin actele normative subordonate prezentei legi.”, întrucât menținerea acesteia, în redacția actuală, creează premise pentru o aplicare discreționară a normei și eventuale abuzuri din partea autorității de supraveghere a pieței. Textul în vigoare nu reglementează în mod expres condițiile și temeiurile legale în care pot fi prelevate eșantioane, nu stabilește numărul acestora, durata reținerii, termenul de restituire și nici regimul răspunderii autorității pentru păstrarea, deteriorarea sau distrugerea bunurilor ridicate. Lipsa acestor garanții procedurale contravine principiilor securității juridice, proporționalității și protecției dreptului de proprietate. În prezent, în Republica Moldova nu există resurse tehnice și infrastructura necesară pentru efectuarea încercărilor de conformitate a vehiculelor rutiere, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate la nivelul standardelor prevăzute de reglementările europene. În consecință, competența de prelevare a eșantioanelor nu poate fi exercitată în mod efectiv, ceea ce determină inaplicabilitatea practică a dispoziției respective.	include, după caz, teste de laborator efectuate pe baza unor eșantioane relevante. Însă observația este parțial argumentată în ceea ce ține de necesitatea unor garanții procedurale mai clare pentru exercitarea acestei competențe. Astfel, norma se precizează.
	Art.13 alin.(1) din proiect	Se propune rescrierea alineatului și determinarea explicită că constatarea faptului că un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament care a fost introdusă pe piața Republicii Moldova de către un importator nu este în conformitate cu prevederile legii trebuie	Nu se acceptă Propunerea nu poate fi acceptată deoarece obligațiile importatorilor în cazul constatării neconformității sunt stabilite în mod direct de

		să se realizeze de producător, un expert sau instituții abilitate în domeniu. AmCham Moldova atrage atenția asupra necesității clarificării modului de aplicare a obligațiilor prevăzute pentru importatori în cazul constatării neconformității unui vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament. Redacția actuală stabilește obligația importatorului de a întreprinde măsuri corective în situația în care se constată o neconformitate sau existența unui risc grav, fără a preciza în mod expres mecanismul prin care această neconformitate este determinată și nici temeiul obiectiv care declanșează obligațiile respective. În absența unei astfel de clarificări, formularea actuală poate genera interpretări arbitrare, în care obligațiile operatorilor economici ar putea fi activate în lipsa unei constatări tehnice obiective privind existența neconformității sau a riscului grav. În acest context, considerăm necesar ca aplicarea obligațiilor prevăzute la art. 13 să fie corelată cu existența unei constatări fundamentate din punct de vedere tehnic, realizată de entități competente în domeniu, cum ar fi producătorul, experți tehnici sau instituțiile abilitate. Această precizare este importantă pentru asigurarea securității juridice și pentru evitarea situațiilor în care operatorii economici ar putea fi obligați să întreprindă măsuri corective în lipsa unei evaluări tehnice documentate. Prin urmare, aplicarea măsurilor corective	Regulamentele transpuse nr. 2018/858 și nr. 168/2013 și se bazează pe principiul responsabilității operatorului economic. Respectiv, importatorul este obligat să întreprindă măsuri corective atunci când consideră sau are motive să creadă că vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul introdus pe piață nu este conform cu cerințele aplicabile sau prezintă un risc. Activarea acestor obligații nu este condiționată de existența unei constatări realizate de către producător, experți sau instituții, dar derivă din obligația operatorilor economici de a asigura conformitatea produselor introduse pe piață. Introducerea unei condiții suplimentare privind constatarea tehnică prealabilă de către entități terțe ar contraveni mecanismului de supraveghere a pieței va duce inevitabil la întârzierea aplicării măsurilor corective necesare pentru protecția siguranței publice. Totodată, constatarea tehnică a neconformității poate fi realizată, după caz, de către producător, servicii tehnice sau autoritățile competente în cadrul procedurilor de verificare și supraveghere a pieței.
--	--	---	--

		prevăzute de lege poate fi realizată în practică doar în cooperare cu producătorul sau pe baza unor constatări tehnice realizate de entități competente.	
	Art.13 alin.(2) din proiect	Se propune rescrierea alineatului după modelul propus la art. 13 alin. (2). A se vedea mutatis mutandis argumentele de la art. 13 alin. (1).	Nu se acceptă
	Art.13 alin.(5) din proiect	Se propune expunerea art. 13 alin. (5) în următoarea redacție: „(5) La cererea motivată a autorităților prevăzute la alin. (4), importatorii solicită de la producător, pentru a le pune la dispoziția autorităților, documentele necesare pentru a demonstra conformitatea unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, în limba română sau limba engleză și cooperează în privința eliminării riscurilor prezentate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul pe care le-au pus la dispoziție pe piața Republicii Moldova.” Se propune modificarea alineatului (5) în vederea corectării unei reglementări excesiv de largi și necorelate cu rolul importatorului în lanțul de introducere pe piață. Redacția actuală instituie obligația importatorului de a pune la dispoziția autorităților „toate informațiile și documentele necesare” pentru a demonstra conformitatea - formulare care este vagă, nedelimitată și susceptibilă de interpretări extensive. O asemenea redactare poate conduce	Se acceptă parțial Obligația importatorilor de a coopera cu autoritățile competente și de a furniza informațiile și documentele necesare pentru a demonstra conformitatea produselor introduse pe piață rezultă din mecanismul de supraveghere a pieței stabilit de Regulamentele UE transpuse (vezi Tabelul de Sinteză). Astfel, operatorii economici din lanțul de distribuție trebuie să coopereze cu autoritățile competente și să pună la dispoziție informațiile și documentele necesare pentru evaluarea conformității produselor și eliminarea eventualelor riscuri. Se acceptă însă existența potențială a cazurilor, când importatorul nu deține, întreaga documentație tehnică privind proiectarea sau testarea produsului. Prin urmare, pentru

		la impunerea unor obligații imposibil sau disproporționat de executat, în condițiile în care importatorul nu deține, în mod obiectiv, totalitatea informațiilor tehnice privind proiectarea, testarea și fabricația produsului. În conformitate cu art. 12 alin. (1) din lege, importatorul are obligația de a dispune de certificatul de omologare, document care atestă conformitatea produsului și constituie temeiul legal al introducerii acestuia pe piață. Prin urmare, obligația sa trebuie atribuită la prezentarea actelor ce confirmă omologarea, dar nu extinsă la furnizarea oricăror informații tehnice, date sau documentații care, prin natura lor, se află în posesia producătorului. Menținerea obligației generale de a prezenta „toate informațiile” creează o sarcină excesivă și dezechilibrată, transferînd asupra importatorului responsabilități ce revin, în mod firesc, producătorului. Autoritățile competente, în măsura în care consideră necesară examinarea unor informații suplimentare privind conformitatea, urmează să le solicite direct producătorului, care este titularul documentației tehnice complete. În acest context, modificarea propusă asigură o delimitare clară și proporțională a obligațiilor între operatorii economici și evită instituirea unor sarcini juridice excesive sau inaplicabile în practică.	asigurarea proporționalității obligațiilor și a clarității normei, alineatul se ajustează astfel încît să reflecte faptul că importatorul furnizează autorităților informațiile și documentele de care dispune și pe care le obține de la producător, în scopul demonstrării conformității produselor introduse pe piață.
	Art.15 alin.(1) din proiect	Se propune rescrierea alineatului după modelul propus la art. 13 alin. (1).	Nu se acceptă

		A se vedea mutatis mutandis argumentele de la art. 13 alin. (1).	Cadrul juridic armonizat prevede drepturi și responsabilități în raport cu toți subiecții vizati, inclusiv distribuitori, nu doar producători. Distribuitorii trebuie să întreprindă măsuri corespunzătoare atunci când consideră sau au motive să creadă că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată pe care o pun la dispoziție pe piață nu este conformă sau prezintă un risc. Aceste obligații nu sunt condiționate de existența unei constatări tehnice prealabile realizate de producător, experți sau autorități competente. Introducerea unei asemenea condiții ar contraveni mecanismului de supraveghere a pieței stabilit de Regulamentele UE transpuse și ar diminua responsabilitatea operatorilor economici din lanțul de distribuție de a acționa rapid și cu responsabilitatea necesară pentru prevenirea și eliminarea riscurilor asociate produselor neconforme.
	Art.15 alin.(2) din proiect	Se propune rescrierea alineatului după modelul propus la art. 13 alin. (1). A se vedea mutatis mutandis argumentele de la art. 13 alin. (1).	Nu se acceptă
	Art.15 alin.(3) din proiect	Se propune rescrierea alineatului după modelul propus la art. 13 alin. (1).	Nu se acceptă

		A se vedea mutatis mutandis argumentele de la art. 13 alin. (1).	
	Art.16 din proiect	Se propune excluderea art. 16. Articolul 16 prevede aplicarea automată și nediferențiată a obligațiilor instituite în sarcina producătorului și asupra importatorilor și distribuitorilor, soluție care este lipsită de temei în reglementarea obligațiilor operatorilor economici. Importatorii și distribuitorii nu dețin informațiile tehnice complete, documentația de proiectare, datele privind încercările și omologarea, nici capacitățile tehnice necesare pentru a îndeplini obligațiile prevăzute la articolele 8, 9 și 10, dispoziții concepute în mod expres pentru producător, în calitate sa de entitate responsabilă de proiectarea, fabricarea și supunerea produsului procedurii de omologare. Transferul automat al acestor obligații către alți operatori din lanțul de distribuție ignoră diferența de rol și competență juridică dintre producător și importator sau distribuitor. Doar producătorul are controlul efectiv asupra procesului de fabricație a produsului, deține documentația tehnică integrală și poartă responsabilitatea legală pentru asigurarea conformității și respectarea cerințelor de siguranță și omologare.	Nu se acceptă Norma vizată transpune art. 20 din Regulamentul UE 858 și nu poate fi exclusă. Conform acestei norme, importatorul sau distribuitorul este considerat producător atunci când introduce pe piață un produs sub propriul nume sau marcă ori modifică produsul într-un mod care poate afecta conformitatea acestuia cu cerințele aplicabile. Această regulă nu presupune transferul automat al obligațiilor producătorului către importatori sau distribuitori, însă se aplică în situațiile în care operatorii economici își asumă în mod voluntar rolul producătorului prin vânzarea produsului sub propria marcă sau prin modificarea acestuia. Eliminarea normei vizate ar contraveni mecanismului de responsabilitate stabilit de legislația UE va genera lacune în regimul de supraveghere a pieței.

		Constatăm că extinderea obligațiilor specifice producătorului asupra importatorilor și distribuitorilor reprezintă o reglementare excesivă și necorelată cu poziția acestor subiecți, fiind de natură să genereze sarcini imposibil de executat și insecuritate juridică în aplicarea normei.	
	Art.17 din proiect	Se propune excluderea art. 17. Se propune excluderea articolului 17, întrucât acesta instituie o obligație excesivă și disproporționată în sarcina operatorilor economici, impunându-le să pună la dispoziția autorităților datele de identificare ale tuturor partenerilor contractuali cu care au efectuat tranzacții privind vehicule, sisteme, componente, unități tehnice, piese sau echipamente pentru perioade de pînă la 5–10 ani. O asemenea obligație depășește limitele rezonabile ale responsabilității operatorilor și contravine cadrului normativ național în materia arhivării documentelor, care stabilește termene legale mai scurte de păstrare a evidențelor comerciale și contractuale (6 ani pentru contracte și 5 ani pentru registrele de evidență), potrivit Ordinul Serviciului de Stat pentru Arhive nr. 57/2016. Instituirea unui termen superior celui prevăzut de normele speciale în domeniul arhivistic generează o contradicție normativă și afectează principiul coerenței cadrului legal.	Nu se acceptă Potrivit celor două acte transpuse, operatorii economici trebuie să fie capabili să identifice operatorul economic de la care au achiziționat produsul și operatorul economic căruia i-au furnizat produsul, astfel încît autoritățile competente să poată asigura trasabilitatea produselor și aplicarea eficientă a măsurilor de supraveghere a pieței. Obligația respectivă nu instituie o sarcină disproporționată pentru operatorii economici dar reflectă un mecanism standard de trasabilitate prevăzut în cadrul juridic european privind siguranța produselor și supravegherea pieței. De asemenea, registrele administrative gestionate de alte autorități, inclusiv cele privind înmatricularea vehiculelor, nu acoperă fluxurile comerciale aferente sistemelor, componentelor, unităților tehnice separate sau pieselor introduse

		În cazul vehiculelor, informațiile privind tranzacțiile și titularii pot fi obținute prin intermediul Agenției Servicii Publice, care deține registrele relevante, astfel încât impunerea unei obligații suplimentare de stocare a datelor este redundantă și lipsită de justificare practică. În ceea ce privește sistemele, componentele și piesele, în prezent nu există un mecanism național de trasabilitate care să permită urmărirea exhaustivă a fluxurilor comerciale între operatori. Implementarea unei asemenea obligații ar presupune dezvoltarea unui sistem informațional distinct, alocarea de resurse umane suplimentare și suportarea unor costuri semnificative de conformare, fără a demonstra un beneficiu proporțional pentru eficiența supravegherii pieței sau pentru creșterea nivelului de siguranță a produselor. În aceste condiții, norma propusă apare ca fiind excesivă, costisitoare și insuficient fundamentată.	pe piață, astfel încât obligația prevăzută la art. 17 este necesară pentru asigurarea unui mecanism eficient de control și intervenție în cazul produselor neconforme.
	Art.51 alin.(1) din proiect	Se propune expunerea art. 51 alin. (1) în următoarea redacție: „(1) În cazul în care de producător, expert ori o instituție abilitată în domeniu, este constatat faptul că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate puse la dispoziție pe piață în baza unei omologări UE de tip valabile prezintă un risc grav pentru siguranță sau o neconformitate cu cerințele aplicabile, Autoritatea de omologare poate dispune, prin decizie motivată, măsuri restrictive cu privire la efectele respectivei omologări pe teritoriul Republicii Moldova.”	Nu se acceptă Potrivit normelor transpuse, se prevede ca Autoritatea competentă să dispună de dreptul de a adopta măsuri restrictive atunci când constată că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate introduse pe piață în baza unei omologări UE de tip prezintă un risc grav pentru siguranță sau nu respectă cerințele aplicabile.

		Dintr-un punct de vedere, decizia de constatare a neconformității poate fi adoptată numai de o persoană sau autoritate care deține competența legală, împuternicirile și capacitățile tehnice necesare, inclusiv accesul la sursele tehnice relevante. În Republica Moldova nu există infrastructura tehnică și resursele necesare pentru a verifica și constata neconformitatea unui vehicul sau a componentelor acestuia. Este de menționat că, din informațiile cunoscute membrilor asociației, niciuna dintre statele membre ale Uniunii Europene nu deține, în mod centralizat, o asemenea capacitate, întrucât procedura de verificare și omologare a vehiculelor este realizată în mod diferențiat în fiecare stat membru. Prin urmare, Autoritatea de omologare din Republica Moldova aparent nu dispune de mijloacele tehnice și resursele necesare pentru a stabili neconformitatea unui vehicul sau a componentelor sale și, în consecință, nu poate emite o constatare de neconformitate independentă.	Exercitarea acestei competențe nu este condiționată exclusiv de existența unei constatări realizate de producător sau de alte entități, întrucât autoritățile pot adopta măsuri pe baza informațiilor disponibile, inclusiv a rezultatelor activităților de supraveghere a pieței, a informațiilor provenite de la alte autorități sau a rapoartelor serviciilor tehnice. Limitarea competenței autorității de omologare în modul propus ar contraveni mecanismului prevăzut de Regulamente UE armonizate cât și ar reduce capacitatea autorităților naționale de a asigura protecția siguranței și conformității produselor introduse pe piață.
	Art. 56 alin.(4)	Se propune completarea art. 56 cu un alineat nou (4) cu următorul cuprins: „(4) Interfața audiovizuală a vehiculului va include cel puțin limba engleză în cazul în care limba de stat nu este disponibilă.”	Nu se acceptă Cele două Regulamente UE transpuse nu prevăd careva cerințe referitoare la utilizarea unei anumite limbi în interfața audiovizuală a vehiculelor.

		Se propune introducerea alineatului (4) pentru a reglementa în mod expres utilizarea limbii în interfața audiovizuală a vehiculului, prin stabilirea faptului că, în situația în care limba română nu este disponibilă, interfața va include cel puțin limba engleză. Această completare este necesară pentru a asigura claritate juridică și aplicabilitate practică. Argumentele juridice care justifică această prevedere sunt multiple. În primul rând, limba engleză este o limbă de circulație internațională, ceea ce garantează accesul la informațiile esențiale privind funcționarea și siguranța vehiculului, a sistemelor, componentelor și echipamentelor. În al doilea rând, introducerea acestei obligații respectă principiile transparenței și responsabilității producătorului, care este obligat să pună la dispoziția utilizatorilor toate informațiile relevante și instrucțiunile de utilizare, fără a afecta securitatea și conformitatea produsului. În al treilea rând, prevederea este proporțională și practic aplicabilă, și nu impune sarcini excesive asupra producătorului.	Introducerea unei asemenea obligații la nivel național ar constitui o cerință suplimentară față de cadrul armonizat al UE și ar putea afecta principiul recunoașterii omologărilor UE de tip și libera circulație a produselor. Reglementarea limbii utilizate pentru informațiile destinate consumatorilor este reglementată de cadrul normativ aplicabil în Republica Moldova.
Expertizare			
Ministerul Justiției	Art. 1 alin. (2), lit. a) și b)	La art. 1 alin. (2), semnalăm că lit. a) și b) dublează același concept (supravegherea pieței), prin urmare, se recomandă, unificarea într-o singură normă.	Se acceptă

	La art. 2 alin. (5)	se va reda corect trimiterea enunțată, deci, textul „în anexă la Hotărîrea Guvernului nr. 1047/1999 cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare „Automobilul” în Registrul de stat al vehiculelor și introducerea testării a autovehiculelor și remorcilor acestora” se va substitui cu textul „în anexă la Regulile de înmatriculare a autovehiculelor și remorcilor, aprobate prin Hotărîrea Guvernului nr. 1047/1999”.	Se acceptă
	La art. 7 alin. (6)	textul prevede că activitatea autorității nu constituie control de stat în sensul Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat. În context, semnalăm că formularea propusă nu distinge între verificări tehnice și controale efective la operatori, iar acest fapt poate genera risc de eludare a garanțiilor procedurale (dreptul la apărare, notificare etc.), precum și litigii administrative.	Se acceptă parțial Proiectul a fost ajustat prin reformularea art. 7 alin. (6), astfel încât excluderea de la aplicarea Legii nr. 131/2012 să vizeze exclusiv activitățile administrative și tehnice aferente procedurilor de omologare și desemnării serviciilor tehnice, care constituie un regim juridic special care derivă expres din Regulamentele 2018/858 și 168/2013. Totodată, activitățile de supraveghere a pieței exercitate de autoritatea competentă în condițiile art. 8 din proiect rămân supuse cadrului normativ general aplicabil controlului de stat asupra activității de întreprinzător, în măsura în care acestea constituie control de stat în sensul Legii nr. 131/2012. Precizările necesare au fost efectuate și la art.8 prin completarea cu alin.(13).

	La secțiunea 2 „Obligațiile operatorilor economici”	se atestă o dublare semnificativă a obligațiilor între: producători (art. 9 și 10), importatori (art. 12 și 13) și distribuitori (art. 14 și 15). Astfel, obligațiile privind notificarea riscurilor, păstrarea evidențelor și cooperarea sunt formulate aproape identic, nefiind clar delimitat nivelul de responsabilitate. Semnalăm că, această situație poate crea un risc de responsabilitate difuză și dificultăți în aplicarea sancțiunilor.	Se acceptă parțial Structura separată a obligațiilor producătorilor, importatorilor și distribuitorilor se menține, deoarece aceasta derivă expres din structura Regulamentelor UE armonizate 2018/858 și 168/2013. Acestea stabilesc obligații distincte pentru fiecare categorie de operator economic, în funcție de rolul acestuia în lanțul de aprovizionare și introducere pe piață. Totodată, pentru clarificarea delimitării responsabilităților și evitarea unor interpretări privind suprapunerea obligațiilor, proiectul se ajustează redacțional la art. 16, fără modificarea obligațiilor materiale prevăzute de norma UE armonizată.
	La art. 10,	semnalăm lipsa de definire a noțiunii „risc grav” (termenul se regăsește inclusiv la art. 13 și 15). Astfel, recomandăm introducerea unei definiții, deoarece o interpretare variabilă poate crea dificultăți în aplicarea măsurilor (rechemarea vehiculelor, a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate sau retragerea certificatului de omologare de tip).	Se acceptă Se include noțiunea „risc grav” la art.3, care derivă din textul Regulamentelor UE armonizate 2018/858 și 168/2013.
	La art. 11 alin. (2),	atenționăm că trimiterea la alin. (1) lit. f) este eronată, întrucât o astfel de literă nu există.	Se acceptă

	La art. 16:	se va revedea textul „articolelor 8, 9 și 10”, or, art. 8 nu conține obligații ale producătorilor (ci ale autorității de supraveghere). Respectiv, se va face referire la „articolelor 9 și 10” (sau, eventual, 9–11, dacă se are în vedere și includerea reprezentantului producătorului);	Se acceptă Se redactează textul normei încât să asigure transpunerea normei UE și să elimine neclaritățile.
	La art. 16 lit. a),	expresia „poate să nu mai fie în conformitate” se va substitui cu expresia „nu mai este în conformitate”;	Se acceptă
	La art. 16 lit. b),	cuvintele „nu poate fi identificat niciun reprezentant al producătorului pe teritoriul țării” se vor substitui cu cuvintele „în lipsa unui reprezentant autorizat al producătorului pe teritoriul Republicii Moldova”.	Se acceptă
	La art. 19 alin. (4)	se va revizui textul „pentru o desemnare de tip diferită”, deoarece este formulat dificil și reprezintă un termen vag.	Se acceptă
	La art. 20 alin. (4)	este redat vag textul „aprobă acte de punere în aplicare”, fără a fi definită natura juridică a acestora.	Se acceptă
	La art. 21 alin. (5)	textul „în locul certificatului de omologare de tip, sau un certificat” este formulat defectuos și urmează a fi revăzut.	Se acceptă
	La art. 23 alin. (2)	semnalăm că, cuvintele „poate informa” au un caracter facultativ și se vor substitui cu cuvântul „informează”, or, în legislația UE notificarea este obligație, nu opțiune. Suplimentar, se va prevedea un termen pentru notificare.	Se acceptă

	La art. 24 alin. (1) lit. d),	după cuvintele „specimen completat al” se va exclude cuvântul „unui” ca fiind excedent.	Se acceptă
	La art. 27 alin. (6),	se atestă formularea defectuoasă a sintagmei „se asigura că producătorul se respectă”, motiv pentru care se va substitui cu sintagma „se asigură că producătorul respectă”.	Se acceptă
	La art. 37, 38 alin. (2), 39 alin. (5),	atragem atenția că derogarea, ca procedeu, reprezintă o excepție de la dispozițiile unui act normativ, care poate fi prevăzută în cuprinsul acestuia într-un alt act normativ de același nivel sau de nivel superior. Datorită caracterului său, derogarea este, de regulă, expresă și este de strictă aplicare, neputând fi extinsă prin interpretare. În cazul reglementărilor derogatorii, se utilizează formula „prin derogare de la...”, urmată de menționarea reglementării concrete de la care se derogă și nu de la cadrul normativ în general. Recurgerea la norme de derogare se admite pentru ocrotirea unui interes superior, pentru protecția deosebită a unei anumite categorii de persoane, din motive de economicitate și oportunitate etc. În toate cazurile, însă, normele derogatorii de la prevederile legislației trebuie să fie temeinic justificate, fapt ce lipsește în conținutul notei de fundamentare.	Se acceptă
	La art. 39 alin. (2), art. 42 alin. (1),	se va revedea expresia „cazuri întemeiate”, deoarece este vagă și nu denotă claritate normei juridice.	Se acceptă

	La art. 45 alin. (5),	atenționăm asupra trimiterii greșite „Aplicarea procedurii prevăzute la alin. (1) și (2)”, or, respectivele alineate nu definesc o „procedură”, ci condiții materiale.	Se acceptă
	La art. 47 alin. (1), lit. a)	nu aduce valoare normativă reală, or, sintagma „cad sub incidența prezentei legi” este tautologie, iar orice normă se aplică doar dacă intră sub incidență.	Se acceptă
	La art. 48 alin. (1),	este redată vag expresia „motive întemeiate”, prin urmare, se va definitiva în acest sens.	Se acceptă
	La art. 50 alin. (1),	formularea „autoritatea ... informează” este ambiguă, nu este clar care autoritate se are în vedere.	Se acceptă Art. 49 alin.(6) prevede expres autoritățile: „(6) Autoritatea de supraveghere a pieței și Autoritatea de omologare, conform competențelor sale, iau toate măsurile restrictive provizorii necesare pentru a interzice sau a restricționa punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate în cauză pe piața Republicii Moldova, sau pentru a le retrage de pe piață ori pentru a le rechema, în cazul în care: a) operatorii economici nu iau măsuri corective adecvate în termenul prevăzut la alineatele (1)-(3); b) un risc impune măsuri de acțiune rapidă.”;

			Art. 50 alin.(1) se ajustează redacțional în scop de precizare și claritate.
	La art. 54 alin. (1)	se stabilește că „Regulamentele ONU ... fac parte din cerințele pentru omologarea de tip”. Atenționăm că, această formulare încorporează indirect norme internaționale fără transpunere explicită, fapt ce creează incertitudine juridică. Semnalăm că, Regulamentele Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (UNECE) nu sunt automat aplicabile, or, acestea devin obligatorii doar prin aderare formală și/sau prin transpunere normativă. De asemenea, se va reține că prevederea: „Lista Regulamentelor ... se aprobă ... și se publică pe pagina autorității ...” nu este conformă cu principiile securității juridice și accesibilității legii, deoarece o listă cu efect juridic nu poate fi stabilită doar administrativ prin publicare pe site-ul web.	Se acceptă parțial Proiectul menține utilizarea Regulamentelor ONU în cadrul procedurilor de omologare, în conformitate cu prevederile armonizate din Regulamentul 2018/858 și 168/2013. Totodată, proiectul nu instituie aplicabilitatea directă autonomă a Regulamentelor ONU. Pentru consolidarea securității juridice norma a fost ajustată prin precizarea faptului că lista Regulamentelor ONU aplicabile se aprobă prin act normativ al organului central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor, iar publicarea pe pagina web oficială a Autorității de omologare are caracter informativ.
	La art. 55 la alin. (1)	prevederile ce vizează echivalența regulamentelor ONU reprezintă o problemă conceptuală majoră, în măsura în care această formularea instituie o prezumție generală de echivalență. Semnalăm că, în dreptul UE echivalența este stabilită explicit prin acte normative dar nu prin criterii abstracte (a se vedea: „același obiect”);	Se acceptă parțial Norma a fost ajustată pentru a exclude riscul unei prezumții generale de echivalență. Echivalența regulamentelor ONU se limitează la regulamentele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a legii și la cerințele tehnice corespunzătoare reglementate de acestea.

	La art. 55 la alin. (2)	textul „Autoritatea de omologare acceptă omologările ... în locul omologărilor naționale” reprezintă o obligație absolută, fără verificare, condiții sau excepții. Semnalăm că, această formulare este în contradicție cu dreptul UE, or, în Regulamentul (UE) 2018/858 recunoașterea omologărilor UNECE este condiționată și limitată la cazuri specifice. Deci, acceptarea automată poate prezenta un risc juridic major, deoarece poate permite introducerea pe piață a produselor neconforme cu cerințele UE sau cu cerințe naționale suplimentare.	Se acceptă parțial Textul alin. (2) se menține, întrucât acceptarea omologărilor de tip acordate în baza regulamentelor ONU se referă la actele prevăzute la alin. (1). Prin ajustarea alin. (1), norma vizată nu mai instituie o obligație absolută sau necondiționată de acceptare, ci una limitată la cadrul de echivalență la alin.(1).
	La art. 57 alin. (1),	se va revedea expresia „pun la dispoziția ... toate datele necesare”, deoarece este o formulare excesivă.	Se acceptă
	La art. 66 alin. (2),	după cuvântul „demonstrează” se va completa cu prepoziția „către”.	Se acceptă
	Cu referire la capitolul XVI (art. 76-79),	se va ține cont că, normele generale privind survenirea răspunderii pentru nerespectarea prevederilor legii, urmează a fi revizuite suplimentar, în scopul determinării încălcării și tipului de sancțiuni, precum și dacă acestea sunt prevăzute deja în legislația națională. În caz contrar, se va analiza oportunitatea ca dispozițiile finale ale proiectului de lege să prevadă completări nemijlocite în actele normative incidente, în partea ce vizează stabilirea sancțiunilor, Totodată, semnalăm că, răspunderea juridică trebuie să fie prevăzută de normele materiale, ce stabilesc tipul concret de răspundere (civilă, contravențională sau	Se acceptă Proiectul a fost revizuit suplimentar în partea ce ține de delimitarea măsurilor administrative, a sancțiunilor și a competențelor autorităților competente, în conformitate cu cadrul normativ național aplicabil în ceea ce ține de răspunderea juridică. Normele capitolului XVI au fost ajustate pentru a reflecta caracterul specific al măsurilor administrative aplicabile în domeniul omologării și supravegherii pieței vehiculelor rutiere, în conformitate

		penală), determină faptele și sancțiunile pentru comiterea acestora.	cu Regulamentele armonizate 2018/858 și 168/2013.
	La art. 76 alin. (8), art. 77 alin. (1) lit. g)	urmează a fi revăzută expresia „organele de ocrotire a normelor de drept”, deoarece este depășită și neconformă cu terminologia actuală (recomandabil „organele de urmărire penală” sau „organele competente”).	Se acceptă
	La art. 77 alin. (1),	atenționăm lipsa unei delimitări clare între sancțiuni și măsuri administrative (de exemplu, lit. c) „interzicerea introducerii pe piață”, lit. e) „suspendarea omologării” sunt măsuri administrative, nu sancțiuni propriu-zise). De asemenea, remarcăm la alin. (3) lipsa competențelor clar delimitate, or, doar amenda este atribuită explicit unei autorități, iar restul sancțiunilor, nu se menționează cine le aplică. Recomandăm, precizarea competențelor în cazul dat.	Se acceptă Proiectul a fost ajustat pentru delimitarea mai clară a măsurilor administrative față de sancțiunile aplicate și pentru precizarea competențelor autorităților implicate.
	Art. 78,	ce vizează aplicarea răspunderii pentru încălcarea prezentei legi, cu respectarea principiilor legalității, proporționalității, gradualității și caracterului disuasiv al sancțiunilor, este declarativ și se va revizui.	Se acceptă parțial Norma a fost menținută și ajustată redacțional, întrucât aceasta stabilește principiile generale aplicabile individualizării și aplicării măsurilor administrative și sancțiunilor prevăzute de prezenta lege. Prevederea urmărește asigurarea conformității cu principiile legalității, proporționalității și caracterului disuasiv prevăzute de cadrul juridic al Uniunii

			Europene în domeniul supravegherii pieței și omologării vehiculelor.
	La art. 79 alin. (1)	nu este clar scopul includerii normelor referitor la ținerea unui registru al sancțiunilor. Mai mult, nu se precizează dacă registrul este public, precum și regimul datelor (confidențialitatea). La alin. (2), semnalăm eroarea de redactare, deci, cuvântul „Organului” se va substitui cu cuvântul „Organul”.	Se acceptă parțial Norma a fost revizuită redacțional pentru claritate. Evidența măsurilor administrative și a sancțiunilor aplicate urmărește asigurarea trasabilității măsurilor dispuse de autoritățile competente, a cooperării interinstituționale și a monitorizării conformității operatorilor economici în domeniul omologării și supravegherii pieței vehiculelor rutiere. Regimul juridic al datelor și accesului la informație se aplică în conformitate cu legislația privind protecția datelor cu caracter personal și accesul la informație.
	capitolul XVII	include atât dispoziții finale, cât și dispoziții tranzitorii, în denumirea acestuia, după cuvântul „finale” se va completa cu cuvintele „și tranzitorii”.	Se acceptă
	La art. 80 la alin. (1)	formularea „nu invalidează nicio omologare” este ambiguă cu referire la regimul juridic aplicabil ulterior. Astfel, nu este clar dacă omologările vechi rămân valabile nelimitat, sau sunt supuse unor condiții ulterioare (de exemplu, conformare progresivă). Acest fapt poate genera riscuri privind menținerea pe piață a unor vehicule care nu respectă noile standarde. În context, recomandăm,	Se acceptă

		introducerea unei norme de tip: „ ... rămân valabile până la expirare sau până la revizuirea acestora conform prezentei legi”;	
	La art. 80 la alin. (3),	expresia „Serviciile tehnice vor putea fi desemnate” reprezintă o formulare permisivă, dar nu stabilește obligația adaptării, deci, recomandăm, reformularea acesteia: „Serviciile tehnice pot fi desemnate numai dacă respectă cerințele prezentei legi.”.	Se acceptă
	La art. 81	denumirea articolului se va reda în următorul mod: „Modificarea unor acte normative conexe”;	Se acceptă
	La art. 81	cu referire la completarea Anexei nr. 1 la Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, la compartimentul II cu poziția 91, se va revedea noțiunea „termen nelimitat” pentru desemnare a serviciului tehnic, deoarece acesta este în contradicție cu art. 69 alin. (7) care prevede că valabilitatea desemnării serviciilor tehnice este de 5 ani;	Se acceptă
	La art. 81	concomitent, semnalăm că în proiect nu este precizat când intră în vigoare modificările propuse la art. 81, eventual, acest aspect se va corela expres cu art. 82.	Se acceptă
	La art. 82 la alin. (1)	textul „01.01.2029” se va substitui cu textul „1 ianuarie 2029”;	Se acceptă

		se va revedea numerotarea alineatelor, deoarece alineatul (4) se regăsește de două ori;	
	La art. 82 la alin. (3) lit. b)	formularea este incompletă, prin urmare, se va expune după cum urmează „Guvernul asigură, în termen de 3 luni de la data aderării, armonizarea actelor normative subordonate cu legislația Uniunii Europene aplicabilă”;	Se acceptă
	La art. 82 alin. (6),	care stabilește „Autoritățile publice competente nu refuză... până la intrarea în vigoare...”, reprezintă o excepție problematică, întrucât creează posibilitate de introducere pe piață a produselor nealiniate. Astfel, se recomandă, redarea normei în modul următor: „Până la data intrării în vigoare a prezentei legi, autoritățile competente nu refuză acordarea omologării de tip și nu interzic introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor care respectă legislația în vigoare la momentul solicitării”.	Se acceptă
	Capitolul XVII	pentru a evita riscuri juridice majore este necesară o revizuire tehnico-legislativă integrală a capitolului XVII, cu o corelare internă, armonizare cu legislația UE și clarificarea efectelor juridice în timp.	Se ia act Capitolul XVII a fost revizuit suplimentar prin corelarea dispozițiilor finale și tranzitorii cu structura și mecanismele de implementare prevăzute de proiectul legii, inclusiv prin ajustarea normelor privind intrarea în vigoare și măsurile tranzitorii. Totodată, proiectul a fost ajustat pentru clarificarea efectelor juridice în timp și asigurarea unei tranziții graduale către noul cadru juridic

			armonizat cu legislația Uniunii Europene.
Centrul Național Anticorupție	Art. 27, alin. (1)	Prezenta formulare creează premise pentru interpretare discreționară și aplicare neuniformă a prevederilor privind întreprinderea măsurilor necesare de verificare a conformității producției cu tipul omologat. Aceasta rezultă din lipsa unor criterii clare și obiective, fiind lăsată la aprecierea subiectivă a autorității de omologare necesitatea inițierii acestor măsuri prin utilizarea cuvântului „poate”, care conferă autorității de omologare o marjă excesivă de apreciere, favorizând decizii subiective și generând riscuri de corupție. Recomandări: Excluderea cuvântului „poate”, <i>corelativ cu stabilirea expresă a condițiilor, criteriilor și procedurii de verificare.</i>	Se acceptă
	Art. 29, alin. (5); Art. 30, alin. (3)	Caracterul deficitar al normelor precitate este generat de sintagma „să considere”, care atribuie un caracter discreționar în procesul decizional al autorității de omologare, acesta fiind lipsit de criterii obiective. În vederea excluderii deficienței vizate, autoritatea de omologare urmează „să constate” în baza criteriilor obiective, că modificările în ceea ce privește datele din dosarul de omologare nu pot fi acoperite de o extindere a omologării de tip existente sau că datele din dosarul de omologare au fost modificate și în oricare dintre situațiile prevăzute la lit. a, b sau c. Această remaniere va consolida obiectivitatea procesului decizional și	Se acceptă

		va exclude riscul unei interpretări subiective și neuniforme a normei de către autoritatea de omologare, în funcție de subiectul vizat sau de existența unui interes privat, fapt care, în consecință, va facilita controlul legalității actelor emise și va reduce riscurile de corupție. Recomandări: Substituirea sintagmei „<i>să considere</i>” cu „<i>să constate</i>”.	
	Art. 39, alin. (2)	Pentru a asigura claritatea și previzibilitatea legii, urmează a fi definite situațiile care se încadrează în „cazurile întemeiate” în care autoritatea de omologare urmează să exoneraze orice tip de vehicul prevăzut la alin. (1) de a resăpecta una sau mai multe cerințe. Lipsa unui cadru limitativ în marja de apreciere a temeiniciei cazurilor prind exonerarea de la obligația vizată, poate genera abuzuri și riscuri de corupție prin interpretarea preferențială și neuniformă a normei precitate. În consecință, se impune instituirea unor criterii clare, verificabile și limitative, care să determine în mod clar situațiile în care exonerarea este permisă, în scopul asigurării transparenței și al posibilității unui control efectiv asupra legalității acțiunilor autorității de omologare. Consecvent, prescrierea unui drept unei autorități publice, fără limitări precise în exercitarea atribuțiilor poate genera riscuri de corupție și interpretări ajustate în funcție de circumstanțe. Recomandări:	Se acceptă Art. 39 alin. (2) a fost revizuit prin excluderea sintagmei „doar în cazuri întemeiate” și substituirea acestuia cu criterii obiective și verificabile privind aplicarea derogării. Norma precizează că exonerarea poate fi acordată numai în cazuri specifice prevăzute de normă. Totodată, pentru a menține compatibilitatea cu Regulamentele 2018/858 și 168/2013, norma păstrează condiția aplicării unor cerințe alternative. Această soluție limitează marja de apreciere a autorității de omologare, reduce riscul de aplicare neuniformă sau preferențială și păstrează mecanismul prevăzut de dreptul UE pentru omologarea vehiculelor.

		Definirea circumstanțelor în care autoritatea de omologare decide să exonereze orice tip de vehicul prevăzut la alin.(1) de obligația de a respecta una sau mai multe dintre cerințe prevăzute de lege sau de actele pentru punerea în aplicare a legii.	
Ministerul Apărării	-	Lipsa de obiecții	Se acceptă
Ministerul Afacerilor Interne	Art.8, alin. (2)	În contextul rigorilor art. 7 lit. d) din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier și art. 21 alin. (4) lit. b) din Legea nr. 320/2012 cu privire la activitatea Poliției și statutul polițistului, și Codului contravențional (în partea ce privește competențele agentului constator), din care derivă competențele Inspectoratului General al Poliției, în domeniul asigurării stării tehnice corespunzătoare a vehiculelor aflate în traficul rutier, se recomandă expunerea alin. (2) din art. 8 al proiectului de lege, după cum urmează: „(2) Verificările tehnice consemnate la alin. (1) se efectuează de către autoritatea de supraveghere a pieței în colaborare cu subdiviziunea specializată a Inspectoratului General al Poliției.”.	Se acceptă parțial Proiectul menține competențele autorității de supraveghere a pieței în conformitate cu cadrul juridic armonizat al Regulamentelor 2018/858 și 168/2013. Totodată, proiectul a fost ajustat pentru a reflecta mecanismele de cooperare instituțională cu subdiviziunile competente ale Inspectoratului General al Poliției în procesul exercitării activităților de supraveghere și verificare tehnică în trafic, fără a transfera competențele specifice ale autorității de supraveghere a pieței.
Agenția Servicii Publice	art. 28 și 66	Redacția actuală a articolului 28 și articolului 66 prevede că tarifele pentru serviciile de omologare și de desemnare a serviciilor tehnice, precum pentru serviciile tehnice vor fi stabilite de Guvern. Termen de intrare în vigoare a legii examinate - la 01.01.2029.	Se acceptă Proiectul a fost ajustat pentru corelarea cu prevederile art. 24 alin. (8) din Legea nr. 234/2021 privind serviciile publice, în redacția aplicabilă de la 1 ianuarie 2027.

		Totodată, începând cu 01.01.2027, în conformitate cu prevederile Legii nr.327/2025 <i>pentru modificarea unor acte normative (îmbunătățirea managementului finanțelor publice)</i>, alineatul (8) al articolului 24 din Legea nr.234/2021 <i>privind serviciile publice</i> va avea următorul cuprins: <i>”(8) Nomenclatorul serviciilor publice contra plată prestate de prestatorii de servicii publice și mărimea tarifelor la servicii, calculată în baza metodologiei de calculare a tarifelor aprobată de Guvern, se stabilesc de către autoritatea ierarhic superioară/fondatorul acestora, cu excepția cazurilor în care aceasta ține de competența Parlamentului, în conformitate cu Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.”</i> Reieșind din faptul că Agenția Servicii Publice se desemnează ca autoritate națională cu funcții și atribuții necesare în domeniul omologării, care poate fi desemnată în calitate de serviciu tehnic, iar serviciile de omologare și de desemnare a serviciilor tehnice cad sub incidența Legii nr.234/2021, considerăm oportun de revizuit prevederile art. 28 și 66, cu aducerea acestora în concordanță cu prevederile alineatului (8) al art. 24 din Legea nr.234/2021.	
--	--	---	--

Secretar general

Angela ȚURCANU