**ANALIZA IMPACTULUI DE REGLEMENTARE**

|  |  |
| --- | --- |
| **Titlul analizei impactului** *(poate conține titlul propunerii de act normativ)* | *Proiectul Legii cu privire la supravegherea pieței și omologarea vehiculelor* |
| **Data:** | 21.11.2017 |
| **Autoritatea administrației publice autor:** | *Ministerul Economie și Infrastructurii* |
| **Subdiviziunea:** | *Serviciul Transport Rutier* |
| **Persoana responsabilă şi informația de contact:** | *Andrei SLANINA, Consultant principal*  *Tel: (022) 250-619, email:* [*andrei.slanina@mec.gov.md*](mailto:andrei.slanina@mec.gov.md) |
| **Componentele analizei impactului de reglementare** | |
| **1. Stabilirea complexității analizei impactului de reglementare** | |
| |  |  | | --- | --- | | **Criteriul** | **Punctajul**  **(de la 1 la 3)** | | Nivelul de interes public față de intervenția propusă | 2 | | Gradul de inovație al intervenției propuse | 1 | | Mărimea potențialelor impacturi ale inițiativei propuse | 2 | | TOTAL | 5 |     ***Argumentare/descifrarea succintă a punctajului atribuit:***   1. **Nivelul de interes public față de intervenția propusă:** Nivelul de interes public este apreciat cu cifra 2, deoarece proiectul vine în contextul armonizării cerințelor tehnice și normelor de mediu aplicabile vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate cu privire la omologarea de tip şi individual, reglementînd atribuţiile autorităţilor de omologare şi supravegherea pieţii, şi a autorităţilor competente de reglementare în domeniu.   **Gradul de inovație al intervenției propuse:** Actualmente importul, înmatricularea și plasarea pe piață a vehiculelor rutiere este efectuată cu respectarea cerințelor specifice de import *(restricțiile privind vîrsta vehiculului rutier)* și verificarea corespunderii acestora cerințelor minime tehnice și de siguranță. Respectiv, este apreciat cu cifra 1 ca fiind unul redus, deoarece reprezintă norme generale în domeniul reglementat.   1. **Mărimea potențialelor impacturi ale inițiativei propuse:** Impactul va fi unul de importanţă medie, deoarece prevederile legale au impact asupra unor structuri din domeniul omologării și supravegherii pieței pentru vehiculele agricole și forestiere prin includerea sistemului de omologare cu o procedură de omologare de tip la nivel de ţară. După implementarea sistemului național de omologare, toate vehiculele puse în circulație vor trebui să dispună de certificate de conformitate emise de producător bazat pe certificatul de omologare de tip sau individuală autorizat de Republica Moldova sau UE. | |
| **2. Definirea problemei** | |
| Vehicule rutiere, agricole şi forestiere sigure.  În conformitate cu datele din Registrul de Stat al Transporturilor la data de 01.09.2016 în Republica Moldova sunt înregistrate 883203 unități, iar numărul acestora este în crește de la an la an. Această tendință se menține pe parcursul ultimilor 10 ani, în pofida anumitor restricții impuse la importul autovehiculelor.   |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | **Autovehicule înmatriculate în Republica Moldova, pe tipuri de autovehicule și ani** | | | | | | | | | |  | **2004** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016  (9 luni)** | | **Autovehicule pentru transportul mărfurilor** | 73774 | 131243 | 141696 | 151830 | 154163 | 160199 | 164533 | 176171 | | **Autobuze si microbuze** | 19741 | 21395 | 21349 | 21433 | 21344 | 21359 | 21134 | 20986 | | **Autoturisme (inclusiv taxiuri)** | 269551 | 404290 | 426973 | 456379 | 487418 | 512561 | 529813 | 540312 | | **Remorci si semiremorci** | 36929 | 54127 | 56482 | 58827 | 60797 | 63076 | 64953 | 66135 | | **TOTAL** | 399995 | 611055 | 646500 | 688469 | 723722 | 757195 | 780433 | 803604 |   Analiza structurii Registrului de stat al transporturilor scoate în evidență că cea mai mare parte a autovehiculelor importate și puse în circulație sunt autoturisme, destinate în special pentru uz personal. De altfel, anume această categorie de unități de transport a și înregistrat cea mai mare creștere pe parcursul ultimilor ani.  Totodată, în rezultatul analizei Registrului de stat al transporturilor sub aspectul țării de origine a autovehiculelor, constatăm că cea mai mare pondere o au autovehiculele producătorilor din țările Uniunii Europene (59%), Japonia (15%) și Federația Rusă (13%).  O altă cifră relevantă este și numărul de autovehicule noi care au fost vîndute în Republica Moldova, care în 2015 a constituit 3537 unități. Astfel, deși parcul auto național crește anual cu circa 30 de mii de unități de transport doar 12 % sunt unități de transport noi comercializate de importatorii oficiali. Restul autovehiculelor sunt importate la mâna a doua sau procurate direct de la dealerii autorizați din alte țări.  În acest context, dacă în cazul unităților de transport noi importate de reprezentanțe oficiale ale producătorilor aceștia pot pune la dispoziția clienților toate informațiile tehnice necesare, în cazul mașinilor la mâna a doua la majoritatea unităților de transport această informație nu poate fi accesată. Ca rezultat nu poate fi verificată corespunderea acestora cerințelor tehnice care au fost impuse la momentul producerii, precum și dacă pe parcursul exploatării nu au fost aduse unele modificări constructive.  Ca rezultat pe piață pot ajunge unități de transport care au fost modificate sau care nu corespund cerințelor tehnice de admitere în trafic pe teritoriu Europei. În special aceasta se referă la autovehiculele importate din Statele Unite ale Americii.  Astăzi, pe piața vehiculelor rutiere activează circa 10 agenți economici care au statut de dealer autorizat sau reprezentant al producătorului, care asigură importul a peste 70 % din vehiculele rutiere noi comercializate pe piață. Restul sunt importate de alți agenți economici mici. În cazul pieselor de schimb situația este mai dificilă, deoarece importul acestora nu este reglementat şi poate fi realizat de orice agent, pentru comercializare sau uz personal.  Conform statisticii vamale importurile de tractoare agricole şi forestiere constituie:     |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | Ţara de export | **Denumirea** | 2013. | 2014 | 2015 | | unit. | unit. | unit. | | **Tractoare** | **992** | **842** | **819** | | România |  | 90 | 65 | 69 | | Germania |  | 44 | 59 | 28 | | Italia |  | 8 | 50 | 32 | | Bulgaria |  | 7 | 18 | 22 | | Cehia |  | 3 | 6 | 10 | | alte state din Europa |  | 19 | 75 | 313 | | **Total** |  | **171** | **273** | **474** | | Rusia |  | 0 | 0 | 11 | | Turcia |  | 12 | 33 | 23 | | Bielorusia |  | 658 | 276 | 215 | | China |  | 151 | 260 | 96 | | **Total** |  | **821** | **569** | **345** |   Datele din tabel demonstrează interesul utilizatorului de a procura un tractor cu o calitate mai înaltă cum ar fi cele din țările europene, unde ponderea importului pentru anul 2015 constituie 58 la sută din total, cu o creștere anuală de 20% față de 2013.  Potrivit datelor Biroului Naţional de Statistică, în Republica Moldova sunt 2 producători de tractoare şi 2 producători de remorci. Anual producătorii autohtoni produc: 2 tractoare cu roți şi circa 25 remorci şi semiremorci.  Reieșind din situația actuală a legislației în vigoare menționăm că, procedura de înmatriculare a tractoarelor agricole şi forestiere se efectuează conform prevederilor HG nr. 1047 din  08.11.1999. Punerea în exploatare a acestora se efectuează în lipsa actului ce atestă conformitatea produsului.  Actualmente, legislația națională în vigoare nu conține reglementări tehnice cu cerințele tehnice și administrative pentru omologarea de tip şi individuală a tuturor vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice, norme primare care constituie temei legal pentru omologarea vehiculelor rutiere.  Lipsește instituția responsabilă de supravegherea pieței pentru vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate, piese și echipamente destinate acestor vehicule.  Conform dalelor prezentate de către Inspectoratul General al Poliției al MAI, pentru perioada anilor 2013-2015 numărul accidentelor produse cu tractoarele cu roţi sunt:   |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | Anul | Tipul accidentului | Numărul accidentelor | Decedați | Traumaţi total | | 2013 | Grave | 4 | 2 | 2 | | Soldate cu pagube materiale | 5 | 0 | 0 | | uşoare | 5 | 0 | 6 | | **total** | **14** | **2** | **8** | | 2014 | Grave | 1 | 0 | 1 | | Soldate cu pagube materiale | 18 | 0 | 0 | | uşoare | 2 | 0 | 3 | | **total** | **21** | **0** | **4** | | 2015 | Grave | 4 | 2 | 5 | | Soldate cu pagube materiale | 12 | 0 | 0 | | uşoare | 2 | 0 | 1 | | **total** | **18** | **2** | **6** |   Prin urmare, se constată că există lipsa siguranţei la trafic.  Totodată, analiza importurilor denotă o instabilitate pe acest segment, situație care direct reflectă și situația economică general pe țară. Însă, lipsa unor reglementări clari și a unui control al statului asupra acestui domeniu permite accesul pe piața a unor vehicule rutiere sau piese de schimb de o calitate joasă, sau parametrii tehnici ai cărora nu corespunde cerințelor de siguranță specifice.  Sistemele de omologare ale țărilor Uniunii Europene (UE) pentru vehicule ritiere, tractoare agricole și forestiere au fost înlocuite cu o procedură de omologare de tip la nivelul Uniunii bazată pe principiul unei armonizări totale.  La moment în Republica Moldova nu există omologarea de tip şi cea individuală a vehiculelor rutiere, agricole şi forestiere, şi acest sistem este necesar pentru a fi creat pe teritoriul țări, în scopul permiterii unui comerț liber între Republica Moldova și Uniunea Europeană pentru toate categoriile de vehicule, creînd condiții egale pentru toți actorii.  Totodată, menționăm că lipsește protecția utilizatorului la nivel instituțional şi cadrul normativ.  Încă de la momentul invenție și pînă în prezent, vehiculele rutiere, agricole şi forestiere au fost subiect de discuție. În special la capitolul siguranță și protecție. Acest factor a condus la obligativitatea supunerii tuturor vehiculelor unor proceduri riguroase de certificare.  Odată cu trecerea timpului și extinderii fenomenului globalizării a fost sporit gradul de complexitate al acestor proceduri, dar și create premise pentru dezvoltarea unor cerințe unice la nivel regional sau mondial. Guvernele statelor, precum și producătorii au înțeles că fără o politică clară, care va ține cont de impactul vehiculelor asupra mediului și siguranței rutiere, nu va putea fi dezvoltat acest domeniu.  Plasarea pe piață este efectuată cu probabilitatea că aceste vehicule sunt nesigure.  Una din dovezi este cazul înregistrat în anul 2013 în urma unui proces de judecată, în care s-a constatat că producătorul nu a asigurat cerințele de calitate, dar care nu au putut fi luate în calcul de instanță din lipsa cerințelor nereglementate.  La nivel european de mai bine de 20 de ani funcționează două sisteme de certificare și aprobare de model a vehiculelor rutiere, unul bazat pe Regulamentele și Directivele Uniunii Europene și altul în baza Reglementărilor aprobate sub egida Comisiei Economice pentru Europe din cadrul Organizației Națiunilor Unite, în baza Acordului privind adoptarea prescripțiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente şi piese care pot fi montate şi/sau pot fi utilizate pe vehiculele cu roți şi condițiile pentru recunoașterea omologărilor pe baza acestor prescripții, întocmit la Geneva la 20 martie 1958. Republica Moldova a aderat la Acordul menționa prin Legea nr. 111 din 27.05.2016.  Diferența dintre aceste sisteme este faptul că, Directivele Uniunii Europene permit omologarea unui vehicul, sistem sau parte componentă, iar Regulamentele CEE-ONU permit doar aprobarea sistemelor și părților componente instalate pe vehicule. Însă, deși aceste sisteme de certificare au unele diferențe, la nivelul reglementărilor tehnice acestea au o practică comună. În multe Directive și Regulamente ale Uniunii Europene fiind făcute trimiteri la Regulamentele CEE-ONU.  Astfel, orice vehicul rutier, sistem sau parte componentă pentru a putea fi plasată pe piață trebuie să corespundă tuturor rigorilor tehnice. Iar de politica dusă de fiecare stat direct depinde siguranța populației și impactul asupra mediului.  Dacă în cazul țărilor Uniunii Europene există un sistem reglementat de control al acestui domeniu, în unele țări din Asia acest sistem lipsește sau reglementările aplicate sunt mai permisive față de cele aplicate pe teritoriul Europei. O situație similară poate fi atestată și în cazul autovehiculelor produse și importate de pe alte continente. În special divergențele se referă la anumite caracteristici tehnice care deși pot avea același nivel de siguranță, totuși utilizează soluții diferite.  În acest sens pentru a asigura că toate autovehiculele rutiere și părțile componente ale acestora respectă nivelul de siguranță, a cerințelor tehnice și constructive impuse de reglementările naționale și internaționale este necesară crearea unui sistem eficient de omologare și certificare.  La nivel național procedura de omologare și certificare este menționată în art. 39 al Legii nr. 131 din 07.06.2007 privind siguranța traficului rutier, care stabilești că, pentru a fi înmatriculate şi admise în trafic rutier, vehiculele trebuie să fie omologate şi certificate în baza condițiilor tehnice şi a metodologiei stabilite de Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii Drumurilor.  Prin omologare şi certificare pentru admitere în trafic rutier se verifică gradul de corespundere a vehiculelor cu normele tehnice, cu exigențele de siguranță a traficului şi de protecție a mediului, precum şi utilizarea lor la destinație. Caracteristicile constructive sau de folosință ale vehiculelor omologate sau certificate pentru a fi admise în trafic rutier nu pot fi modificate decît în condițiile legii. Categoriile de vehicule care pot fi admise în trafic rutier fără a fi omologate se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor şi infrastructurii drumurilor.  Un alt document care prevede obligativitatea elaborării de către Ministerul Economie și Infrastructurii a unui regulament este și Codul Transporturilor Rutiere, aprobat prin Legea nr. 150 din 17.07.2014, art. 3 al căruia stabilește că, prezentul cod constituie cadrul juridic pentru elaborarea de către organul central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor rutiere şi aprobarea de către Guvern a Regulamentului privind omologarea autovehiculelor şi certificarea componentelor acestora. În conformitate cu prevederile art. 154 din Codul menționat, termenul de elaborare a Regulamentului este de 1 iulie 2017.  Odată cu semnarea Acordului de asociere între Republica Moldova, pe de o parte, şi Uniunea Europeană şi Comunitatea Europeană a Energiei Atomice şi statele membre ale acestora, pe de altă parte din 27.06.2014, țara noastră și-a asumat obligația de a transpune un șir de Regulamente și Directive din domeniul omologării și certificării vehiculelor rutiere, sistemelor și părților componente.  Evoluția progreselor normelor stabilite în proiectul de lege va asigura:   * elaborarea metodelor efective pentru a exclude vehiculele rutiere, agricole şi forestiere şi echipamentul detașabil de pe piață (producție autohtonă şi din import) care nu întrunesc cerințele de bază tehnice, siguranța la traficul rutier şi de protecție a mediului; * un nivel ridicat de siguranță la locul de muncă și de protecție a mediului, cu cerințele tehnice și normele de mediu aplicabile vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate cu privire la omologarea de tip; * reglementarea domeniului sus-menționat prin adoptarea măsurilor legale relevante pentru excluderea produselor care prezintă un risc grav şi nu sunt conforme.   Potrivit evoluției plasării pe piață a vehiculelor, constatăm indirect înregistrarea prejudiciilor de către utilizatori în urma reparațiilor frecvente, accidentelor produse şi înregistrarea pierderilor la efectuarea lucrărilor agricole în termeni mai mari decît cei tehnologici.  Evoluția lucrurilor pe viitor va duce la creșterea prejudiciilor utilizatorilor şi pierderilor la efectuarea lucrărilor agricole.  Situația creată pe piața importului de tractoare agricole şi forestiere impune stabilirea Cerințelor clare de calitate pentru vehiculele rutiere, agricole şi forestiere, care trebuie respectate, pentru asigurarea calității acestora, garantarea că piesele sau echipamentele în cauză nu afectează siguranța sau performanța de mediu a vehiculului.  În acest context, pentru sporirea siguranței rutiere precum și pentru introducerea unei clarități pe această piață este necesară crearea unui sistem național de omologare a vehiculelor rutiere, care ar permite admiterea spre înmatriculare doar a autovehiculelor care corespund cerințelor de omologare de tip și care sunt destinate pentru exploatare pe teritoriul Europei.  Odată cu punerea în aplicare a prezentelor norme din proiectul de lege, supravegherea şi plasarea pe piaţă a vehiculelor rutiere, agricole şi forestiere va fi efectuată în baza certificatului de omologare de tip sau individuală.  Dezvoltarea și implementarea unui sistem național de omologare aliniat la cerințele Uniunii Europene ar permite facilitarea importului de vehicule din țările membre, deoarece față de acestea poate fi aplicată procedura de recunoaștere automată a certificatelor de omologare. Iar în perspectivă va crea premisele pentru dezvoltarea industriei constructoare de mașini și piese componente.  Sub aspect procesual sistemul de omologare presupune implicarea mai multor autorități cu funcții cheie precum și a importatorilor de vehicule sau piese de schimb. Astfel atribuțiile de coordonare a acestui proces urmează a fi îndeplinite de autoritatea de omologare, care urmează a fi desemnată de Guvern.  Totodată, menționăm că în prezent acest sector al industriei este slab dezvoltat, fiind reprezentat doar de cîteva companii care product unele piese componente sau asamblează vehicule în serii foarte mici, implementarea unui sistem de omologare nu va avea impact major asupra acestora.  În cazul existenței unui sistem național de omologare, producătorii vor fi obligați să își supună producția sa unui proces de certificare a calității, care va garanta conformitatea producției. Verificările urmează a fi efectuate de către autoritatea de omologare sau de un serviciu tehnic desemnat de autoritatea de omologare. Totodată, producătorii sunt în drept să formeze aceste servicii tehnice și în cadrul companiei (cu respectarea unor cerințe specifice), ceea ce va reduce costurile de omologare, dar va permite simplificarea procedurilor de export pe piața Uniunii Europene.  Astfel pentru aprobarea unui vehicul sau piese componente producătorul urmează să parcurgă mai multe etape, în dependență de managementul intern al companiei *(conform schemei)*. Astfel dacă procesul de producere este certificat în baza sistemelor de management ISO atunci pentru aprobare acesta prezintă doar dosarul informativ în adresa autorității de omologare. Iar dacă procesul de producere nu este certificat atunci suplimentar dosarului in formativ, autoritatea de omologare urmează să verifice și procesul de producere.  În ambele cazuri în dosarul informativ obligatoriu se include și concluzia serviciului tehnice desemnat.    O situație diferită este în cazul importatorilor care vor fi obligați să confirme faptul că autovehiculele importate sau piesele componente pentru acestea respectă cerințele tehnice. Totodată, luînd în considerare tendința Republicii Moldova de integrare în Uniunea Europeană se propune recunoașterea certificatelor eliberate țările UE.  În cazul vehiculelor la mînă a doua va fi aplicat un mecanism simplificat de recunoaștere a omologării, cînd proprietarul va prezenta doar certificatul de conformitate eliberat de producător, sau în cazul în care autovehiculul anterior a fost înmatriculat într-un stat din UE, acesta se recunoaște că corespunde cerințelor tehnice.  Conform practicii țărilor UE în procesul de omologare sunt implicate în mod direct mai multe autorități al statului, precum și unele entități private, în favoarea cărora pot fi externalizate anumite servicii.  Rolul de coordonator al întregului proces este atribuit autorității de omologare, care aprobă cerințele specifice față de produse și metodele de verificare a acestora, ține registrul omologărilor, colaborează cu autorități similare și după caz notifică serviciile tehnice.  Verificarea corespunderii produselor cerințelor tehnice este efectuată de către serviciile tehnice acreditate care au fost notificate de către autoritatea de omologare. Aceste atribuții pot fi exercitate și de autoritatea de omologare în cazul cînd există capacitățile tehnice necesare.  Monitorizarea acestui sistem este efectuată de către autoritatea de supraveghere a pieței care verifică respectarea de către importatori și serviciile tehnice a prevederilor specificate.  Prevederile specifice vor fi preluate din regulamentele UE de punere în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 care şi sunt standardele ce stabilesc conformitatea vehiculelor şi nivelul de dotare. Aceste regulamente vor fi transpuse reieşind din nivelul de dotare a producătorilor autohtoni de vehicule conform:  REGULAMENTULUI DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2015/504 AL COMISIEI din 11 martie 2015 de punere în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele administrative pentru omologarea și supravegherea pieței pentru vehicule agricole și forestiere;  REGULAMENTULUI DELEGAT (UE) 2015/208 AL COMISIEI din 8 decembrie 2014 de completare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele de siguranță în funcționare a vehiculului pentru vehiculele agricole și forestiere;  REGULAMENTULUI DELEGAT (UE) NR. 1322/2014 AL COMISIEI din 19 septembrie 2014 de completare și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește construcția vehiculelor și cerințele generale pentru omologarea de tip a vehiculelor agricole și forestiere;  REGULAMENTUL DELEGAT (UE) 2015/68 AL COMISIEI din 15 octombrie 2014 de completare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele referitoare la sistemul de frânare al vehiculelor pentru omologarea vehiculelor agricole și forestiere;  REGULAMENTULUI DELEGAT (UE) 2015/96 AL COMISIEI din 1 octombrie 2014 de completare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele de performanță de mediu și de performanță a unității de propulsie ale vehiculelor agricole și forestiere.  Toate aceste proceduri urmează a fi analizate și aprobate la momentul elaborării legislației secundare și reglementărilor tehnice. Dar pentru realizarea acestora este necesară aprobarea unui document cadru care ar reglementa acest domeniu.  În acest context, menționăm că, măsurile propuse privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele rutiere, agricole și forestiere, vor realiza sarcina ce constă în armonizarea legislaţiei naţionale cu legislaţia şi practicile UE, şi anume în baza utilizării cerinţelor prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere, Regulamentul (UE) Nr.168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri și Directiva 2007/46/CE de stabilire a unui cadru pentru omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora | |
| **3. Stabilirea obiectivelor** | |
| 1. Vehicule rutiere, agricole și forestiere sigure.  2. Scăderea prejudiciului la utilizator prin eliminarea vehiculelor rutiere, agricole şi forestiere neconforme de pe piaţă.  3. Suplinirea cadrului juridic existent.  4. Implementarea unui set de obligaţii pentru omologarea şi supravegherii pieţii vehiculelor rutiere, agricole şi forestiere.  5. Crearea sistemului normativ cu implementarea reglementărilor tehnice care derivă din Regulamentele delegate UE.  6. Acordul de Asociere RM-UE, anexa XVI, Titlul V. ”Comerț și aspecte legate de comerț”, Capitolul 3. ”Bariere tehnice în calea comerțului, standardizare, metrologie, acreditare și evaluarea conformității”, implementat, prin transpunerea Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere.  7. Planului național de acțiuni pentru implementarea Acordului de Asociere RM- UE, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 808 din 07.10.2014, executat.  8. Lacunele din legislația națională în domeniu eliminate. | |
| **4. Identificarea opțiunilor** | |
| Opţiunea I – a nu face nimic, a lăsa lucrurile aşa cum sunt;  **Posibile avantaje:**  1. Lipsa de cheltuieli din partea statului pentru elaborarea, adoptarea şi publicarea actului legislativ, inclusiv pentru surse umane.  2. Personalul autorităţii de supraveghere a pieţii va activa în limitele actelor legislative adoptate, fără implicații din partea statului.  **Posibile dezavantaje:**   1. Lipsa normelor legale privind excluderea vehiculelor care nu întrunesc cerințele tehnice prevăzute de pe piaţă. 2. Neexecutarea Acordului de Asociere și crearea unor bariere în calea comerțului cu tehnică agricolă. 3. Imposibilitatea majorării fluxului de export a tractoarelor agricole şi forestiere în statele membre ale UE (în cazul cînd în R.Moldova va fi o piață liberă) deoarece solicitanții certificatelor de omologare de tip nu vor putea obţine această posibilitate. 4. Inspectoratul nu va avea posibilitatea (în lipsa prevederilor legale) de a exercita funcţia de supraveghere şi control de stat a pieţii. 5. Imposibilitatea excluderii aşa-numitei „Pieţe negre” de vehicule care nu constituie subiectul procedurii de aprobare şi cărora nu li s-a acordat certificat de omologare care sunt dincolo de orice control de stat.   Opţiunea II – legislația națională armonizată cu cea europeană în ceea ce privește cerințele privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele rutiere, agricole și forestiere;  **Posibile avantaje:**   * + - 1. Elaborarea unui act legislativ național, în care să fie stipulate cerințele ce urmează a fi îndeplinite de producător, importator sa distribuitor de vehicule rutiere, agricole și forestiere plasate pe piață şi care va lărgi posibilitățile agenților economici spre export.       2. Excluderea vehiculelor care nu au respectat procedura de omologare de tip sau individuală.   **Posibile dezavantaje:**  Lipsa cadrului normativ privind eliminarea tractoarelor agricole şi forestiere nesigure de pe piaţă.  Creşterea preţurilor la vehiculele rutiere, agricole şi forestiere în urma respectării cerinţelor impuse prin prezentele norme.  Vor fi necesare cheltuieli de punere în aplicare a legii privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele rutiere, agricole și forestiere | |
| **5. Analiza şi compararea opțiunilor** | |
| 1. **A nu face nimic.**   Situaţia actuală în domeniul omologării de tip a vehiculelor rutiere, agricole şi forestiere nu este una reuşită. Problema aparentă este la plasarea pe piață a diferitor componente, echipamente din domeniu, fiindcă nu există norme reglementate.   1. **Costuri** – directe pentru stat și mediu de afaceri nu au fost identificate. Sunt posibile doar costuri suplimentare pentru producătorii locali la momentul exportului, vor fi obligați să supună producția unor certificări suplimentare. Aceste costuri nu pot fi cuantificate deoarece variază în dependență de produs și țara de export. 2. **Beneficii** – este menținut sistemul simplificat de admitere în trafic a vehiculelor rutiere. Importatorii de autovehicule și piese componente nu vor fi obligați să certifice calitatea produselor importate.   **Riscuri**  Plasarea pe piaţă a vehiculelor rutiere, agricole şi forestiere ne sigure şi ne calitative. Extindere dificilă a pieţei de desfacere, din cauza nerespectării cerinţelor pieţei europene.  Ne aplicarea standardelor comune, diferențele culturale și tradiționale între agricultorii din diferite state pot conduce la diferite preferințe ale utilizatorului. Oricare dintre acești factori pot duce la o fragmentare a pieței interne pentru industrie, prin urmare, producătorii trebuie să se adapteze anumitor tipuri de vehicule pentru a furniza specificații diferite pentru vânzarea în diferite state, sporind astfel potențial complexității și a costurilor.   * neonorarea obligațiilor asumate de Republica Moldova la semnarea Acordului de asociere cu UE și Acordului privind adoptarea prescripțiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente şi piese care pot fi montate şi/sau pot fi utilizate pe vehiculele cu roți şi condițiile pentru recunoașterea omologărilor pe baza acestor prescripții. * Posibilitatea admiterii în trafic a unor vehicule rutiere care nu corespund tipului aprobat. * Excluderea în continuare a posibilității agenților economici de a efectua modificări constructive a autovehiculelor. * Lipsa unui sistem de monitorizare a calității pieselor de schimb importate și plasate pe piață.  1. **Impact direct –** minim asupra cetățenilor, mediului de afaceri; 2. **Impact indirect –** mediu pentru agenții economici de pe piața constructoare de vehicule care exportă produsele pe piața țărilor UE (în prezent ei sunt obligați să certifice produsele pe piețele unde exportă produsele) 3. **Aprobarea proiectului de Lege**   Proiectul de lege privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele rutiere, agricole și forestiere creează cadrul necesar de utilizare a normelor prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere, Regulamentul (UE) Nr.168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri și Directiva 2007/46/CE de stabilire a unui cadru pentru omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora  Sistemele de omologare ale țărilor Uniunii Europene (UE) pentru vehicule rutiere, agricole și forestiere au fost înlocuite cu o procedură de omologare de tip la nivelul Uniunii bazată pe principiul unei armonizări totale.  Rolul acestui proiect de lege este de a stabili norme de siguranță și de protecție a mediului, precum și proceduri administrative cu privire la omologarea de tip şi individuală a vehicule rutiere, agricole și forestiere.  Aplicarea omologării de tip va permite fabricanților să aleagă îndeplinirea cerințelor naționale sau cele UE, deoarece fabricanții sunt responsabili pentru ca vehiculele și componentele acestora să îndeplinească cerințele legii în ceea ce privește siguranța și reducerea la minimum a impactului asupra mediului, inclusiv:   * integritatea structural; * protecție în caz de răsturnare; * spațiul de operare și acces; * vizibilitate și control, inclusiv oprirea de urgență; * iluminare, exterior, pneuri și accesorii; * zgomotul exterior și interior; * emisii poluante.   Odată cu aplicarea legii va fi implementat un sistem de supraveghere şi plasare pe piaţă a produselor sigure, care va fi asigurată de producătorii solicitanţi de omologarea de tip cu respectarea obligațiilor menționate în prezenta lege, care stabileşte obligațiile producătorilor la plasarea pe piaţă şi care sunt responsabili pentru omologarea și conformitatea producției, sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate adăugate în cadrul etapei de completare a vehiculului de care se ocupă producătorul. Totodată, pune în obligațiile producătorilor retragerea produsele lor care nu sunt conforme sau care prezintă un risc grav.  Controlul conformităţii produsului va fi efectuată prin autoritatea de omologare, responsabilă de toate aspectele omologării de tip a unui vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, de procesul de autorizare.  Obligațiile importatorilor sunt de a introduce pe piață doar vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care au primit omologarea de tip şi îndeplinesc cerințele legate de omologarea națională, sau piese și echipamente.  Cerințe pentru siguranța la locul de muncă stabilesc ca producătorii să asigure proiectarea, construcția și asamblarea vehiculelor în așa fel încât să se minimizeze riscul de rănire a persoanelor care lucrează pe vehicul sau cu vehiculul.  Măsurile privind conformitatea producției sunt întreprinse de autoritatea de omologare care acordă omologarea de tip şi verifică dacă au fost luate măsurile necesare pentru a garanta conformitatea vehiculelor, a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate în producție cu tipul omologat.  Cerinţele serviciul tehnic și personalul său sunt ca acesta să îndeplinească tipurile de activități pentru care au fost desemnați la cel mai înalt nivel de integritate profesională și de competență tehnică necesară în domeniul respectiv și sunt liberi de orice presiuni și stimulente, îndeosebi financiare, care le-ar putea influența aprecierea sau rezultatele activităților de evaluare și, în special, liberi de presiunile sau stimulentele din partea persoanelor sau grupurilor de persoane interesate de rezultatele activităților în cauză.  Serviciile tehnice sunt desemnate pentru una sau mai multe dintre următoarele patru categorii de activități, în funcție de domeniul lor de competență:  (a) categoria A: servicii tehnice care efectuează în cadrul propriilor lor unități încercările specificate în prezenta lege;  (b) categoria B: servicii tehnice care supraveghează încercările specificate în prezenta lege, în cazul în care astfel de încercări au loc în cadrul unităților producătorului sau ale unei părți terțe;  (c) categoria C: servicii tehnice care evaluează și monitorizează cu regularitate procedurile producătorului de control al conformității producției;  (d) categoria D: servicii tehnice care supraveghează sau efectuează încercări sau inspecții pentru supravegherea conformității producției.  Producătorii şi importatorii vor fi obligaţi să respecte aceste norme, care urmează a fi adoptate şi puse în aplicare conform realităţii pieţei din Republica Moldova. Astfel, aceştia vor fi ghidaţi şi se vor supune cerinţelor reglementate.  Un alt beneficiu, va fi asigurarea principiului de proporţionalitate a intereselor societăţii şi protecţiei drepturilor producătorului, ce va permite libera circulaţie a mărfurilor.  Din momentul punerii în aplicare a proiectului nominalizat vor avea de cîştigat şi utilizatorii care vor dispune de o tehnică mai modernă ceea ce va duce la creşterea calităţii tehnicei agricole.  **Riscuri**  Poate exista barieră financiară pentru producători care vor fi nevoiţi să asigure conformitatea vehicului şi să investească în producere, utilaje, echipamente tehnice~~,~~ dar aceste costuri vor apărea doar dacă statul va ridica nivelul cerinţelor tehnice conform celor europene. Conform calculului preliminar aceste costuri pot dispărea în cazul cînd aceste cerinţe tehnice vor fi stabilite la un nivel mai jos acceptat de sectorul autohton de producere.  **Beneficii**  Prin adoptarea prezentului proiect de lege se stabilește principiul conform căruia vehiculele agricole şi forestiere trebuie proiectate, construite și asamblate astfel încât să se minimizeze riscul de traumare a ocupanților vehiculului și a altor participanți la trafic. Astfel, va crește numărul solicitărilor diferitor pese și echipamente tehnice.  Lipsa prejudiciilor în urma reducerii reparaţiilor frecvente.  **Costuri**  În ce priveşte costurile ţinem să menţionă despre faptul că această sistemă este una nouă pentru Moldova şi anumite cifre lipsesc, dar calculînd indirect constatăm că, cel mai mare cost sunt prejudiciul şi profitul ratat de utilizator.  Alt cost este creşterea preţului la unitate în urma impunerii noilor norme cum ar fi: testarea obligatorie, acreditarea serviciului tehnic din cadrul întreprinderii, obţinerea certificatului de omologare şi  Conform informației prezentate de către Î.S. Stația de Stat pentru Încercarea Mașinilor și reieșind din posibilitatea executării serviciilor de testare, costurile constituie:   * Tractoare: 48.000 lei (doar la o parte din parametri); * Remorci: 10 215,16 lei.   Reieşind din calculul indirect efectuat asupra preţurilor de testare pentru serviciile tehnice efectuate la tractoare, constatăm că aplicarea cerinţelor înalte de reglementare va majora costul unităţii de la 500 mii lei la 1500 mii lei, sau cu 33 la sută, care va include un nivel mai înalt de dotare.  În dependență de modelul aprobat vor fi necesare cheltuieli pentru dotarea serviciilor tehnice (în cazul cînd serviciile de certificare vor fi efectuate de autoritatea de omologare costurile urmează a fi suportate de stat, în cazul externalizării acestora în favoarea unor servicii tehnice private, costurile vor fi acoperite de investitori privați.  În cazul cetățenilor introducerea sistemului național de omologare, va conduce la creșterea prețurilor la autovehicule și părți componente. Cuantificarea acestor costuri este dificilă, deoarece acestea direct depind de serviciul tehnic, numărul de certificări, și alți factori.  Pentru o estimare în România aceste serviciile de omologare individuală costă între 350-1000 RON (1600 – 4500 lei).   1. **Beneficii:**  * Asigurarea unui nivel mai înalt de siguranță în cazul autovehiculelor și pieselor componente plasate pe piață; * Armonizarea legislației naționale cu prevederile legislației UE; * Noi oportunități de afaceri pentru mediul de business (fabricarea pieselor componente și efectuarea modificărilor constructive al autovehiculelor); * Recunoașterea reciprocă a omologărilor în conformitate cu prevederile Acordului privind adoptarea prescripțiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente şi piese care pot fi montate şi/sau pot fi utilizate pe vehiculele cu roți şi condițiile pentru recunoașterea omologărilor pe baza acestor prescripții;  1. **Riscuri:**  * Numărul mic de producători autohtoni și vehicule importate din țările care nu sunt membre ale UE, nu vor permite înființarea unui număr suficient de servicii tehnice;   **D) Impact direct** – minim asupra cetățenilor, mediului de afaceri;  **E) Impact indirect** – datorită procedurilor de certificare există posibilitatea majorării prețurilor la anumite produse importate din țările care nu sunt membre ale Uniunii Europene.   1. **Modificarea actelor existente pentru integrarea mecanismului de omologare** 2. **Costuri :**   În dependență de modelul aprobat vor fi necesare cheltuieli pentru dotarea serviciilor tehnice (în cazul cînd serviciile de certificare vor fi efectuate de autoritatea de omologare costurile urmează a fi suportate de stat, în cazul externalizării acestora în favoarea unor servicii tehnice private, costurile vor fi acoperite de investitori privați.  În cazul cetățenilor introducerea sistemului național de omologare, va conduce la creșterea prețurilor la autovehicule și părți componente. Cuantificarea acestor costuri este dificilă, deoarece acestea direct depind de serviciul tehnic, numărul de certificări, și alți factori.   1. **Beneficii:**  * Asigurarea unui nivel mai înalt de siguranță în cazul autovehiculelor și pieselor componente plasate pe piață; * Armonizarea legislației naționale cu prevederile legislației UE; * Noi oportunități de afaceri pentru mediul de business (fabricarea pieselor componente și efectuarea modificărilor constructive al autovehiculelor); * Recunoașterea reciprocă a omologărilor în conformitate cu prevederile Acordului privind adoptarea prescripțiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente şi piese care pot fi montate şi/sau pot fi utilizate pe vehiculele cu roți şi condițiile pentru recunoașterea omologărilor pe baza acestor prescripții;  1. **Riscuri:**  * Legislația națională nu prevede o descriere a procedurilor de omologare, din acest considerent este dificil de a integra prevederile regulatorii în actele legislative existente; * Numărul mic de producători autohtoni și vehicule importate din țările care nu sunt membre ale UE, nu vor permite înființarea unui număr suficient de servicii tehnice;   **D) Impact direct** – minim asupra cetățenilor, mediului de afaceri;  **E) Impact indirect** – datorită procedurilor de certificare există posibilitatea majorării prețurilor la anumite produse importate din țările care nu sunt membre ale Uniunii Europene. | |
| **6. Implementarea și monitorizarea (se completează pentru analiza complexă)** | |
|  | |
| **7. Consultarea** | |
| **Determinarea grupurilor de interese.**  Au fost consultaţi producătorii şi importatorii de tractoare şi anume: SRL „Bastractor”, Bugeaceagrotehservice” SRL, ÎCS „BECK Cimişlia” SRL, SRL „Agrofermoteh”.  Producători agricoli au fost consultaţi în cadrul Expoziţiei Internaţionale MolExpo Molagroteh 2016 şi care sau expus pozitiv în vederea promovării proiectului de lege menţionat.  Pentru obţinerea datelor de analiză au fost consultanţi: Biroul Naţional de Statistică, ÎS „Camera Înregistrării de Stat”, Centru Naţional de Acreditare (MOLDAC).  Totodată, în scopul consultării mediului de afaceri, prin scrisoarea nr. 02/8-433 din 28.02.2017, importatorii de autovehicule au fost informați despre inițierea procedurii de consultare publică.  Se preconizează consultarea oficială a proiectului de lege privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere*,* precum și Analiza Impactului de Reglementare a proiectului nominalizat, în conformitate cu legislația în vigoare, sub formă de avizări ale acestora și organizarea dezbaterilor pe marginea obiecțiilor în cadrul ședințelor publice, cu autoritățile publice centrale de specialitate, care au realizat avizarea proiectului, organele de stat abilitate și cu reprezentanții sectorului privat.  Proiectul urmează a fi coordonat cu următoarele autorități publice - Ministerul Economiei, Ministerul Finanțelor, Serviciul Vamal, Ministerul Afacerilor Interne, Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene, Comisia pentru reglementarea activității de întreprinzător (Grupul de lucru), Centrul de Armonizare a Legislației, Î.S. „Staţia de Stat pentru Încercarea maşinilor”, SA „Tracom”, ÎM „Bugeaceagrotehservice” SRL şi ÎCS „BECK Cimişlia” SRL, Centrul Naţional de Acreditare, Centrul Național Anticorupție, Ministerul Justiției.  De asemenea, prezenta AIR şi Proiectul Legii cu privire la supravegherea pieței și omologarea vehiculelor vor fi plasate pe pagina electronică a Ministerul Economie și Infrastructurii și portalul [*www.particip.gov.md*](http://www.particip.gov.md) pentru a fi accesibile publicului larg în vederea prezentării de propuneri şi obiecții.  Comentariile, obiecţiile şi propunerile părţilor consultate, inclusiv ale operatorilor cu activități în domeniile reglementate vor fi analizate şi luate în consideraţie la îmbunătăţirea proiectului şi analizei impactului de reglementare.  În contextul celor invocate, aprobarea Legii cu privire la supravegherea pieței și omologarea vehiculelor, va avea impact asupra mediului de afaceri, cît și a cetățenilor, proprietari ai vehiculelor rutiere. | |
| ***Anexe*** | |

Proiectul preliminar de act normativ

Tabelul de divergențe pentru documentul AIR

Avizul Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător

Alte materiale informative/documente (la decizia autorilor).