**Tabelul divergențelor**

**la proiectul Legii cu privire la supravegherea pieței şi omologarea vehiculelor**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nr. d-r** | **OBIECŢII** | **REMARCĂ** | **ARGUMENTE** |
| **ASOCIAȚIA INTERNAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR AUTO**  **(scrisoarea nr.144 din 04.05.2017)** | | | |
| **1** | La art. l pct. (3).  Conform prevederilor art. l pct.(l) din prezentul proiect de lege, sunt stabilite cerințele pentru omologarea de tip şi individuală a componentelor şi unităților tehnice separate noi pentru toate vehiculele rutiere. Astfel, pct. (1) intră în contradicție cu pct.(3), deoarece pct.(3) menționează că legea nu aduce atingere legislaţiei privind siguranța rutieră. Totodată, există standarde aplicabile pe teritoriul Republicii Moldova pentru sistemele autovehiculelor care influențează asupra siguranţei rutiere (cum ar fi: sistemul de frânare, sistemul de direcție etc.). în varianta propusă de autori, prevederile acestei legi nu vor fi aplicabile pentru sistemele care prezintă risc major în circulație. Propunem, fie excluderea pct.(3), fie corelarea cu pct.(l). | **Nu se acceptă** | Procedura de omologare implică și omologarea sistemelor vehiculelor rutiere și urmează a fi efectuată în baza reglementărilor tehnice și standardelor. Respectiv după aprobarea legii reglementările în vigoare urmează a fi revizuite, iar cerințele minime față de siguranța rutieră urmează a fi respectate. |
| **2** | La art.3.  în conformitate cu legislația existentă, termenii şi definițiile se structurează în ordine alfabetică. Totodată, definițiile propuse de autori se repetă, spre exemplu: *„omologarea de tip”, „certificat de omologare de tip”, „sistem”, „component”* etc. întru excluderea unor tractări incorecte, propunem revizuirea acestui articol, cu rectificarea pe întreg textul proiectului de lege.  Definiția *„înmatriculare”* este necesar a fi corelată cu prevederile pct.9 din Hotărîrea Guvernului nr.1047 cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare „Automobilul” în Registrul de stat al transporturilor şi introducerea testării a autovehiculelor şi remorcilor acestora.  La definiția *„autoritate de omologare”* considerăm strict necesar de a menționa autoritatea responsabilă de omologare. În varianta propusă de autori, nu este clar cine este responsabil. Aceiași propunere se referă şi la definiția *„autoritate de supraveghere a pieței”*.  Totodată, pentru excluderea tuturor echivocurilor, propunem autorilor de a prezenta mai detaliat definiția de *„reparator autorizat”*, deoarece în varianta propusă acele persoane fizice care vor efectua reparația vor putea fi instituiți doar de către furnizorii de vehicule, ceia ce în viziunea noastră nu este corect din punct de vedere legislativ.  Definițiile *„tractor”, „remorcă”*, *„autovehicul”* şi *„vehicul”* este necesar de a fi corelate cu art. 4 din Legea nr.150 din 17.07.2017 pentru aprobarea Codului transporturilor rutiere, în caz contrar aceste definiții sunt diferite şi respectiv vor putea fi interpretate în diferite moduri. | **Se acceptă** | Definițiile au fost revizuite pentru a exclude dublarea acestora, și ajustate. |
| **3** | La art.4 pct.(2).  Din prevederile acestui punct, reiese că toate piesele de schimb destinate pentru  autovehicule, este necesar a fi omologate. Şi aici apare întrebarea logică, putem ajunge la situația cînd nu vom avea piese de schimb pe piața Republicii Moldova, şi respectiv deținătorii de autovehicule vor fi nevoiți să procure aceste piese de schimb din țările vecine, respectiv majorându-se inevitabil prețul acestor piese de schimb. Considerăm necesar, ca autorii să efectueze o analiza profundă a acestui impact asupra consumatorilor de piese de schimb. | **Nu se acceptă** | Luînd în considerare impactul asupra siguranței rutiere, procedurile de omologare vor permite neadmiterea pe piață a pieselor necalitative. Suplimentar, menționăm că piesele care dispun de certificate eliberate de autoritățile de omologare sau certificatele de conformitate eliberate de producătorii, din cadrul statelor Uniunii Europene, vor fi recunoscute pe teritoriul Republicii Moldova, fără careva verificări suplimentare. |
| **4** | La art.5 pct.(2).  Considerăm abuziv faptul că autoritatea de omologare să omologheze vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care respectă cerințe tehnice aprobate tot de această autoritate. Propunem fie excluderea acesteia, fie modificarea entității care aprobă aceste standarde (spre exemplu, Ministerul transporturilor şi infrastructurii drumurilor, ca autoritate centrală în domeniu). Aceiași obiecție se referă şi la prevederile art.22 pct.(8). | **Nu se acceptă** | Omologarea vehiculelor sau părților componente, urmează a fi efectuată de autoritatea de omologare doar după prezentarea concluziilor din partea unui serviciu tehnic desemnat. Menționăm, că această practică este în majoritatea statelor europene, mai mult, există cazuri cînd autoritatea de omologare este și serviciu tehnic. |
| **5** | La art.6 pct.(l) alin. doi.  Pentru excluderea unor situații abuzive, considerăm necesar de a exclude sintagma *„considerate necesare”*. Astfel, va apărea situație cînd autoritatea de supraveghere într-un caz va cere documente pe care le consideră oportune, în alt caz nu. | **Se acceptă** | Prevederile au fost revizuite. |
| **1** | La art.6 pct.(2)  Propunerea autorilor, ca autoritatea de supraveghere a pieței să efectueze încercări  de laborator este o utopie. Considerăm oportun, fie excluderea acestei sintagme, fie prezentarea unor prevederi forte suplimentare din care ar reieși posibilitatea efectuării acestor încercări de laborator în laboratoare specializate etc.  Aceiași obiecție se referă şi la alineatul doi şi trei, la sintagma *„pe care le consideră necesare”*.  Totodată, la alineatul trei, nu este clar în ce măsură un organism de evaluare a conformității va elibera certificate de atestare sa conformității pentru operatorii economici care vor efectua încercări. | **Nu se acceptă** |  |
| **2** | La art.7 pct.(2).  În vederea excluderii oricărui echivoc, considerăm necesar de a introduce la definiții sintagma *„omologare de tip multietapă”.* | **Se acceptă** | Proiectul a fost completat cu definiția ,,*omologare de tip multietapă”* |
| **3** | La art.7 pct.(4) şi pct.(5).  Considerăm inoportună propunerea autorilor de a impune careva cerințe producătorilor de autovehicule stabiliți în afara Republicii Moldova. Aceiași propunere se referă şi la pct.(9), de asemenea şi la art.9, art.16 pct.(l), art.19,  cap. XIV, cap. XV etc. din proiect. Propunem excluderea acestor puncte. | **Nu se acceptă** | Luînd în considerare că producătorii străini au intenția de a plasa anumite produse pe piața Republicii Moldova, aceștia trebuie să respecte aceste prevederi. Mai mult ca atît este o practică internațională. |
| **4** | La art.7 pct.(8).  Considerăm oportun de a prezenta la definiții *„marcaj reglementar”* şi *„marcă de omologare de tip”*. Totodată, nu este clar cum pe componentele sau vehicule vor fi amplasate inscripționări cu adresa la care pot fi contactați producătorii. | **Se acceptă** | Proiectul a fost completat cu definițiile menționate. Totodată, în cazul inscripționărilor suplimentare, acestea urmează a fi amplasate pe ambalaj. |
| **5** | La art.8 pct.(l).  Nu este clar, care va fi procedura de retragere sau rechemare de către producători a vehiculelor din exploatare, sistemelor, componentelor şi unităților separate ala acestora, în cazul presupunerii că acestea nu sunt în conformitate cu prezenta lege. Considerăm oportun de a prezenta în proiect aceste mecanisme sau de a exclude acest punct. Aceiași propunere se referă şi la art.10 pct.(3) şi la art.42 pct.(3) alin. doi din proiectul dat. | **Se acceptă** | Articolele menționate au completate cu prevederi care stabilesc competența autorității de omologare de aprobare Autorității de omologare i se conferă competența de a adopta acte de punere în aplicare cu privire la retragerea sau rechemarea produselor de pe piață. |
| **6** | La art.8 pct.(4).  Considerăm oportun de a menționa care autorități naționale pot cere o copie a certificatului de omologare de tip sau autorizaţia. Același lucru se referă şi la prevederile art.11 pct.(4). | **Nu se acceptă** | Menționăm că articolul expres stabilește că informația urmează a fi solicitată prin intermediul autorităţii de omologare, respectiv în mare parte aceasta urmează a fi deținută de autoritatea de omologare. Astfel, contactul dintre alte autorități și producători sunt excluse. |
| **7** | La art.10 pct.(7).  Nu este clară procedura cum importatorii vor rechema vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate şi piesele din circulație, care este baza legală de rechemare. Același lucru se referă şi la prevederile art.11 pct.(l) din proiect. Mai mult ca atît, aceste puncte pot aduce la interpretări incorecte din partea importatorilor. | **Se acceptă parțial** | Articolul menționat, la alin. (3) a fost completat cu prevederi care stabilesc competența autorității de omologare de aprobare Autorității de omologare i se conferă competența de a adopta acte de punere în aplicare cu privire la retragerea sau rechemarea produselor de pe piață. Produsele urmează a fi retrase de pe piață în cazul în care ele nu întrunesc condițiile de omologare.  În cazul art. 11 alin. (1) acesta stabilește expres că procedura de rechemare urmează a fi reglementată prin actele secundare. |
| **8** | La art.12 pct.(l). în conformitate cu prevederile art.19 litera g) la Legea nr.780 din 27.12.2001 privind actele legislative, în textul proiectului actului legislativ se evită folosirea regionalismelor, a cuvintelor şi expresiilor nefuncționale, idiomatice, neutilizabile şi/sau cu sens ambiguu. Astfel, propunem excluderea sintagmei „cu grija cuvenită” deoarece contravine celor expuse mai sus. Același lucru se referă şi la art.13 pct.(l) prin sintagma „are motive să presupună”, considerăm oportun de a menționa care sunt motivele. | **Se acceptă** | Prevederile au fost excluse sau reformulate. |
| **9** | La art.18 pct.(l).  Punctul respectiv se dublează cu punctele (1) din art.16 şi 17. Propunem fie unificarea lor, fie referirea doar la unul din aceste puncte. | **Se acceptă parțial** | Prevederile au fost completate cu referiri expres la tipul de vehicule. |
| **10** | La art.18 pct.(4).  Autorii proiectului menționează faptul precum că autoritatea de omologare adoptă acte normative. Astfel, nu este clar, care este baza legislativă prin care o autoritate de omologare adoptă aceste astfel de acte. Aceiași propunere se referă şi la prevederile art.20 pct.(3). | **Nu se acceptă** | Prezenta lege servește temei legal pentru ca autoritatea de omologare să aprobe actele normative respective. |
| **11** | La art.22 pct.(l).  Nu este clar cine şi unde va depune cererea de omologare de tip. Considerăm oportun de menționat clar aceste momente. | **Nu se acceptă** | În dependență de procedura aleasă, precum și nivelul de reprezentare, în conformitate cu prevederile art. 7 și 10 a proiectului cererea va fi depusă de reprezentatul legal al acestora, iar luînd în considerare prevederile art. 5, cererea urmează a fi depusă la autoritatea de omologare. |
| **12** | La art.22 pct.(2), (3) şi (4).  Considerăm oportun ca punctele (2), (3) şi (4) să fie trecute la Articolul 3 „Definiții”. | **Se acceptă** |  |
| **13** | La art.26 pct.(3).  Considerăm necesar de a detalia prevederile acestui punct. Spre exemplu, nu este clar în cazul când vehiculul nu corespunde normelor ecologice (motor uzat), se refuză acordarea omologării sau nu. Aceiași obiecție se referă şi la art.44 pct.(l). | **Se acceptă** | Prevederea a fost reformulată în vederea specificării clare că acordarea omologării de tip poate refuzată, în cazul în care constată că, un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, nu este conform dispozițiilor necesare, prezintă un risc grav pentru siguranță sau poate să dăuneze în mod grav mediului înconjurător sau sănătății publice. |
| **14** | La art.27 pct.(l) litera (c).  Nu este clar despre care societate merge vorba. Considerăm oportun de a detalia în acest punct mențiunea dată. | **Se acceptă** | Punctul a fost completat cu sintagma *,,care a solicitat omologarea”*. |
| **15** | La art.29 pct.(l). considerăm oportun de a specifica care sunt încercările adecvate şi totodată de a efectua o analiza amplă dacă serviciile tehnice desemnate vor fi capabile să efectueze aceste încercări. în caz contrar, prevederea acestui punct își pierde sensul. Mai mult ca atît, pct.(2) prevede că producătorul pune la dispoziția autorității de omologare atâtea vehicule, componente sau unități tehnice separate câte sunt necesare pentru a permite efectuarea încercărilor. Considerăm această prevedere practic irealizabilă. | **Nu se acceptă** | Art. 29 alin. (1) stabilește expres că cerințele tehnice față de produse și metodele de verificare a acestora urmează a fi aprobate prin acte secundare.  În cazul numărului vehicule, componente sau unități tehnice separate, menționăm că luînd în considerare riscurile de siguranță producătorii care vor dori să plaseze produsele pe piață vor fi obligați respecte aceste prevederi. Suplimentar menționăm că în cazul testelor nu toate urmează să aibă caracter destructiv. În cazul produselor care au fost fabricate conform reglementărilor CEE-ONU sau directivelor UE testele se pot rezuma doar la verificarea documentație tehnice și prezența marcajelor corespunzătoare. |
| **16** | La art.30 pct.(l).  Este necesar de a menționa cine va garanta conformitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice, care sunt cerințele pentru această conformitate şi cine o va efectua nemijlocit. | **Nu se acceptă** | Responsabilitatea pentru conformitatea produselor îi revine autorității de omologare. |
| **17** | La art.30 pct.(4).  întru excluderea oricăror echivocuri, considerăm oportun de: a prezenta concret care vor fi aceste verificări, deoarece afirmația precum că autoritatea de omologare „poate efectua orice verificări şi încercări” este abuzivă. | **Se acceptă** | Verificările urmează a fi efectuate în conformitate cu prevederile actelor secundare. Textul a fost completat cu sintagma ,,conform cerințelor aprobate,” |
| **18** | La art.30 pct.(6).  Considerăm oportun de a se referi la prevederile legale prin care organul central de specialitate din domeniul transporturilor adoptă acte de punere în aplicare cu privire la măsurile detaliate cu privire la conformitatea producției, şi dacă organul dat are aceste competențe. | **Se acceptă parțial** | În calitate de temei juridic va servi prezenta lege. Suplimentar, organul central de specialitate a fost substituit cu autoritatea de omologare. |
| **19** | La art.34.  Prevederile articolului dat le considerăm abuzive şi nefondate. Considerăm oportun de a exclude Capitolul VII în întregime. | **Nu se acceptă** | Luînd în considerare progresul tehnic și evoluția cerințelor minime de siguranță, prevederile sunt necesare pentru a nu admite în trafic vehicule rutiere care prezintă pericol. |
| **20** | La art.35 pct.(l) alin. trei.  Care este sensul eliberării duplicatului certificatului de conformitate pentru vehiculele cu o vârstă mai mare de 10 ani. Mai mult ca atît, care este sensul prezentei prevederi de a impune producătorii (inclusiv cei de peste hotare) ca plata pentru acest certificat să nu depășească costul de emitere a duplicatului. Propunem excluderea acestui alineat. | **Nu se acceptă** | Prevederea permite ca proprietarii vehiculelor care au pierdut certificatele de omologare eliberate anterior să obțină duplicatul acestuia fără ca unitatea de transport să fie supusă procedurii de omologare. |
| **21** | La art.35 pct.(3). nu este clar despre care stat membru merge vorba, şi care ar fi procedura spre exemplu, de a cere certificate de conformitate în limba română. Propunem excluderea acestui punct. | **Se acceptă** | Prevederile privind statele membre a fost exclusă. În cazul limbii în care este perfectat certificatul de omologare menționăm că aceste prevederi se referă exclusiv la certificatele emise de autoritatea de omologare din Republica Moldova. Certificatele emise de autoritățile de omologare din țările membre UE urmează a fi recunoscute, dar nu emise. |
| **22** | La art.35 pct.(6) şi pct.(7).  Considerăm oportun de a exclude aceste puncte, deoarece prin prisma prevederilor acestor puncte nu poate fi impus producătorului careva cerințe. Aceiași obiecție se referă şi la prevederile art.36 pct.(2). | **Nu se acceptă** | Prevederile urmează a fi aplicate în cazul autovehiculelor incomplete, respectiv în cazul în care pe teritoriul RM urmează a fi realizată asamblarea unor vehicule sau producerea părților componente. |
| **23** | La art.37 pct.(4).  Pentru excluderea oricăror echivocuri, propunem definirea sintagmei „adoptarea unei decizii”, fie reformularea acestei sintagme. | **Se acceptă** | Aliniatul a fost completat după sintagma enunțată cu sintagma ,, finale privind acordarea omologării de tip”. |
| **24** | La art.38 pct.(l) alin. doi.  Care este legalitatea propunerii de modificare a regulamentului CEE-ONU de către autoritatea de omologare. Propunem excluderea acestui alineat. | **Nu se acceptă** | În calitate de stat membru al 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 poate înainta propuneri de modificare a Regulamentelor CEE-ONU, respectiv nu există temei de a exclude prevederea menționată. |
| **25** | La art.39 pct.(l) alin. doi.  Considerăm oportun ca definiția „Cerințe alternative” să fie trecute la art.3 „Definiții”. | **Se acceptă** |  |
| **26** | La art.40 pct.(l).  Prevederile date contravin tuturor documentelor normative ale Uniunii Europene. Astfel, omologarea individuală (exemplul din România) se efectuează pentru vehiculele rutiere şi care se găsesc într-una din următoarele situații:  a) vehicule rutiere noi, fabricate, importate sau introduse ţară, în număr de cel mult 10 bucăți de același tip, de către aceeași persoană juridică sau fizică. Sunt exceptate vehiculele noi pentru care se poate prezenta originalul certificatului de conformitate emis de către constructor.  b) vehicule rutiere utilizate, care nu au mai fost înmatriculate ţară. Sunt exceptate vehiculele care au fost înmatriculate ultima dată într-un stat membru al Uniunii Europene şi a căror configurație nu diferă de aceea cuprinsă în documentul de înmatriculare.  c) vehicule rutiere înmatriculate în ţară, dar la care s-au modificat caracteristicile  constructive.  Reieșind din cele menționate, Capitolul XI propunem fie a fi exclus, fie a fi readus la cerințele Uniunii Europene. | **Se acceptă parțial** | Prevederile au fost revizuite și ajustate conform recomandării asociației. |
| **27** | La art.41 Nu este clar care ar fi rolul certificatului de conformitate în cazul când vehiculele dețin certificat de omologare. Mai mult ca atît, care este baza legală prin care autoritatea națională de omologare eliberează astfel de certificate. | **Se acceptă parțial** | Certificatul de omologare reprezintă actul obținut de producător care atestă că un model, variantă corespunde cerințelor tehnice.  Certificatul de conformitate reprezintă actul care atestă că anume acest exemplar corespunde cerințelor de omologare aprobate pentru modelul respectiv.  Suplimentar, prevederile revizuite, astfel că certificatul poate fi eliberat și de către producător. |
| **28** | La art.42 pct.(3) alin. (2).  Termenul de trei luni este mult prea mare, considerăm oportun de a micșora termenul la 3 zile. | **Nu se acceptă** | Reieșind din complexitatea procesului termenul nu poate fi redus. Suplimentar menționăm că termenul menționat este în conformitate cu practica țărilor UE. |
| **29** | La art.44 pct.(2).  Considerăm necesar excluderea acestui punct, deoarece autoritatea de omologare care consideră că neconformitatea nu se limitează la teritoriul naţional, dar la alte teritorii, nu are drept legal pentru a interveni în asemenea acțiuni. | **Nu se acceptă** | Prevederea menționată se referă la mecanismul de colaborare cu autoritățile de omologare ale altor state. Respectiv, autoritatea de omologare din Republica Moldova poate informa alte state despre potențialele riscuri. |
| **30** | La art.44 pct.(4), pct.(5), pct.(6) şi art.45.  Considerăm oportună excluderea acestor puncte şi articole, deoarece sunt considerate abuzive şi respectiv vor duce la interpretări eronate. Aceiași obiecție se referă şi la art.45-49. | **Nu se acceptă** | Prevederile au ca scop reglementarea relațiilor dintre autoritatea de omologare și producători în cazul în care vehiculul, piesa sau echipamentul prezintă un risc grav, și au fost incluse pentru a spori siguranța rutieră. |
| **31** | La art.51 pct.(l).  Prevederea respectivă privind punerea în aplicare a Regulamentelor CEE-ONU pentru care Republica Moldova a votat favorabil, este o aberație. Propunem excluderea acestui punct. | **Nu se acceptă** | Obligațiile respective decurg din 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, întocmit la Geneva la 20 martie 1958, |
| **32** | La art.52 pct.(l).  în vederea excluderii oricărui echivoc, considerăm necesar de a fi prezentată definirea codului OCDE. | **Se acceptă** | Textul a fost completat cu descifrarea respectivă. |
| **33** | La art.58.  Considerăm oportun, ca autorii să prezinte necesitatea formării serviciilor tehnice menționate. Mai mult ca atît, articolele 58-72 le considerăm lipsite de logică şi propunem excluderea lor. | **Nu se acceptă** | Serviciile tehnice reprezintă entități independente care urmează să verifice corespunderea pieselor și echipamentelor cerințelor de omologare. În baza raportului de încercări autoritatea de omologare urmează să adopte deciziile cu privire la acordarea omologării. |
| **INSPECTORATUL DE STAT PENTRU SUPRAVEGHEREA TEHNICĂ**  **(scrisoarea nr.71/17 din 18.04.2017)** | | | |
| **35** | Obiecții pe marginea proiectului in cauză nu sunt |  |  |
| **MINISTERUL AFACERILOR INTERNE**  **(scrisoarea nr.22/696 din 02.05.2017)** | | | |
| **38** | Potrivit prevederilor notei informative, precum şi ale art. 73 alin. (4) din proiectul legii, proiectul are drept scop transpunerea parțială în cadrul normativ naţional a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 privind omologarea şi supravegherea pieței pentru vehiculele agricole şi forestiere.  Astfel, proiectul de lege depășește obiectul de reglementare al Regulamentului (UE) nr. 167/2013 privind omologarea şi supraveghere pieței pentru vehiculele agricole şi forestiere, întrucât acesta cuprinde omologarea pentru toate tipurile de mijloace de transport şi nu se limitează doar la Regulamentul menționat.  Totodată, conform pct. 63 al Planului naţional de armonizare a legislaţiei pentru anul 2016, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr. 38 din 1 februarie 2016, potrivit Regulamentului (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European şi al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea şi supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți şi pentru cvadricicluri se atestă necesitatea elaborării proiectului hotărîrii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind omologarea autovehiculelor şi certificarea componentelor acestora.  Reieșind din cele expuse, se constată că nu există temei juridic de înaintare spre promovare a proiectului de lege or, acesta face referiri la unele reglementări ale legislaţiei comunitare care nu fost ratificate de Republica Moldova. |  |  |
| **MINISTERUL ECONOMIEI**  **(scrisoarea nr.11-2567 din 11.05.2017)** | | | |
| **40** | Conform notei informative proiectul propus spre examinare are drept scop armonizarea legislaţiei naționale cu cerințele europene.  La acest capitol, ținem să menționăm faptul că, în conformitate cu prevederile anexei la Regulamentul privind mecanismul de armonizare a legislaţiei Republicii Moldova cu legislația comunitară, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr. 1345 din  24.11.2006 (*Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2006, nr. 189-192, art.1470)*, inițiatorii/ coiniţiatorii actului normativ de armonizare a legislaţiei naționale cu legislația comunitară, urmează să completeze tabelul de concordanță, o dată cu elaborarea proiectului respectiv, şi să îl anexeze la expunerea de motive pentru a-1 transmite spre avizare autorităților administrației publice centrale, în conformitate cu prevederile stabilite în cadrul mecanismului şi procedurilor stipulate de legislație. În cazul în care există diferențe între proiectul actului normativ naţional şi legislația comunitară preluată, într-o notă separată vor fi expuse motivele pentru care nu au fost transpuse integral prevederile comunitare, oricare ar fi genul acestora (economic, financiar, social etc.), precum şi argumentele respective, bazate pe analiza impactului corespunzător, studii sau alte documente.  Totodată, reieșind din contextul prevederilor Hotărîrii Guvernului nr. 190 din 21.02.2007 privind crearea Centrului de Armonizare a Legislaţiei *(Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.29-31, art.205)*, proiectul necesită a fi expertizat de către Centrul de Armonizare a Legislaţiei. | **Se acceptă** | Tabelul de concordanță a fost întocmit. |
| **41** | Cu referire la clauza de adoptare, menționăm faptul că în cazul în care proiectul prezentat *transpune direct norme comunitare în dreptul intern*, inițiatorii proiectelor de acte normative vor introduce în proiectul respectiv, după partea introductivă, o mențiune din care să reiasă cu claritate actul comunitar care a fost preluat, după modelul următor:  *“Prezenta/prezentul (se menționează tipul actului normativ naţional) transpune*  *(se menționează tipul actului normativ comunitar) nr. \_\_\_\_/\_\_\_\_ privind \_\_\_\_\_\_, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JO) nr.\_\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_\_\_\_”.*  (Pentru actele comunitare publicate înainte de intrarea în vigoare a Tratatului de la Nisa, se va utiliza denumirea “Jurnalul Oficial al Comunităților Europene (JOCE)”, astfel cum era acesta denumit în conformitate cu ari:. 254 din Tratatul CE).  Atunci cînd actul normativ a fost elaborat în vederea armonizării legislaţiei naționale cu actul comunitar care definește obiectivele ce urmează a fi atinse, lăsând la discreția statului alegerea formelor şi mijloacelor necesare pentru atingerea acestora, se va folosi următoarea formulare: *„Prezenta/prezentul (se menționează tipul actului normativ naţional) creează cadrul necesar aplicării (se menționează tipul actului normativ comunitar) nr. \_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_\_ privind\_\_\_\_\_, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JO) nr.\_\_\_\_\_/ .” (Pentru actele comunitare publicate înainte de intrarea în vigoare a Tratatului de la Nisa, se va utiliza denumirea “Jurnalul Oficial al Comunităților Europene (JOCE) ”*, astfel cum era acesta denumit în conformitate cu art. 254 din Tratatul CE.) (a se vedea pct.16, 17 din Regulamentul privind mecanismul de armonizare a legislaţiei Republicii Moldova cu legislația comunitară aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr. 1345 din 24.11.2006). | **Se acceptă** |  |
| **42** | În scopul respectării principiului previzibilității reglementării, proiectul de lege trebuie să identifice clar şi fără echivoc care este autoritatea de omologare (investită cu acest serviciu public important) şi care este autoritatea de supraveghere a pieței. Aceasta specificare necesită a fi inclusă într-o prevedere separată cu indicarea denumirii complete a autorităților în cauză. în special, în privința funcțiilor de supraveghere a pieței, atenționăm că funcția de supraveghere a pieței vehiculelor trebuie inclusă şi la anexa din Legea nr. 7 din 26.02.2016 privind supravegherea în ceea ce privește comercializarea produselor nealimentare. | **Nu se acceptă** | În contextul desfășurării Guvernului, precum reforma autorităților publice din subordinea Guvernului, aceste autorități urmează a fi identificate ulterior aprobării Legii, |
| **43** | Totodată, în scopul respectării principiului previzibilității reglementării este imperativ ca să se clarifice care sunt *,,actele de aplicare a prezentei legi”*, să fie el aii fi cată forma juridică şi regimul juridic a acestor acte. Spre exemplu în domeniul evaluării conformității a produselor industriale există Reglementările tehnice (forma juridică a cărora depinde de conținutul lor), în domeniul metrologiei legale există RGML, PML sau NML-uri (în dependență de conținutul actului); şi în ambele exemple regimul acestor tipuri de acte normative sunt desfășurate în legile cadru, ori pentru reglementări tehnice în genere există o lege separată (Legea nr.420/2006). în cazul proiectului dat de lege, este imperativ să se clarifice toată structura de reglementare a cerințelor de fond şi de procedură pentru vehicule (inclusiv cu identificarea modului de aprobare şi formei juridice a diferitor acte normative în acest sens), în caz contrar nici autoritățile responsabile nu vor avea temei legal pentru a aproba şi pune în aplicare cerințele tehnice şi de procedură necesare pentru omologare şi supravegherea pieței. | **Se acceptă** | Luînd în considerare că actele de punere în aplicare a legii urmează să conțină doar cerințe față de produs și metode de verificare acestea urmează a fi aprobate prin decizia autorității de omologare. |
| **44** | Pe parcursul proiectului se stabilește că autoritatea de omologare are atribuția de a elabora şi aproba prin actele sale normative cerințe pentru serviciile tehnice (art. 62), procedurile de omologare de tip (art. 22), cerințe pentru piese şi modele (art. 47) ş.a. Totodată, autoritatea de omologare prestează însăși serviciul de omologare dar şi mai poate fi investită şi cu dreptul de a presta servicii comerciale, aferente serviciilor tehnice desemnate. în acest context, atenționăm că în conformitate cu Legea nr. 424-XV din 16.12.2004 privind revizuirea şi optimizarea cadrului normativ de reglementare a activităţii de întreprinzător, autoritate publică de reglementare nu poate presta servicii contra plată, în special servicii de evaluare a conformității. Totodată, Legea nr. 98 din 04.05.2012 privind administrația publică centrală de specialitate, stabilește direct principiul prin care o autoritate nu poate comasa atribuțiile de elaborare de politici (reglementare) şi implementare de politici (prestări de servicii publice). Deci, rolul autorității de omologare necesită să fie revizuit de principiu, în acest sens autoritatea de omologare ar putea doar elabora şi propune spre aprobare fie Guvernului sau ministerului de resort reglementările necesare pentru implementarea prezentei legi, forma de aprobare necesită să fie aleasă în dependență de conținutul (mai mult sau mai puțin tehnic) al viitorului act normativ, avînd în vedere regimul juridic al acestor reglementări (conform obiecției expuse mai sus). | **Se acceptă parțial** | Autoritatea de omologare urmează să desemneze doar serviciile tehnice care urmează să efectueze verificările. În cazul în care vehiculele dispun de certificate de omologare eliberate de autorități de omologare din statele membre UE, acestea urmează a fi înregistrate și recunoscute. |
| **45** | Desemnarea serviciilor tehnice, se prezintă drept un act permisiv pentru agenții economici care vor intenționa să activeze în calitate de „servicii tehnice”, corespunzător această desemnare necesită să fie reglementată în conformitate cu principiile şi rigorile Legii nr. 160 din 22.07.2011 privind reglementarea prin autorizare a activităţii de întreprinzător.  Este necesar la nivel de lege de clarificat în detaliu cerințele pentru obținerea desemnării (dacă este cazul, pentru fiecare tip de serviciu tehnic în parte), se clarifică în lege şi procedura şi plățile necesare pentru a obține desemnarea în cauză. | **Se acceptă** | Cerințele privind reglementarea activității Serviciilor tehnice este reglementată în conformitate cu prevederile Cap. XVII. Desemnarea și notificarea serviciilor tehnice |
| **46** | Pe tot parcursul legii, este utilizată sintagma de *„risc grav”* a unui produs neconform şi consecințele care intervin în cazul apariției acestui risc, însă nu este clarificat ce presupune *„risc grav”* şi care caracteristici sau circumstanțe ar permite ca un risc să fie calificat drept grav, dar şi în principiu că un produs poate fi identificat cu risc. Pentru a evita interpretările abuzive şi aplicarea neadecvată a legii, este strict necesar de stabilit în ce cazuri se identifică riscul grav şi care sunt caracteristicele bunului care duc la apariția riscului grav. | **Se acceptă** | Proiectul legii a fost completat cu noțiunea de risc grav. |
| **47** | In textul proiectului se utilizează sintagme cum ar fi: *„la scara adecvata", „în mod corespunzător”, „într-o limba ușor de înțeles”, „bune practici de inginerie”, „încercări adecvate”, „motive rezonabile”, „într-un mod coerent"* etc., tară a se face referire la un act normativ concret. Prin urmare asemenea trimiteri vagi duc la încălcarea principiului transparenței şi stabilității activităţii de întreprinzător stabilit în art. 4 lit. b) al Legii nr. 235 din 20.07.2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activităţii de întreprinzător şi art. 2 lit. a) al Legii nr. 424 din 16.12.2004 privind revizuirea şi optimizarea cadrului normativ de reglementare a activităţii de întreprinzător . Norme de genul dat pot crea incertitudini pentru viitor şi urmează a fi excluse sau dacă este necesar, de indicat concret denumirile actelor  normative/legislative în vigoare care trebuie să fie aplicate în cazuri concrete. | **Nu se acceptă** | Proiectul transpune prevederi ale legislației UE, respectiv aceste sintagme se regăsesc în textul Regulamentelor si urmează a fi transpuse și în legislația națională. |
| **48** | Se recomanda de corelat definirea termenilor din proiect *„tractor, remorca, vehicul, autovehicul şi alții”* cu cei care sunt stipulați în Codul transporturilor rutiere, adoptat prin Legea nr. 150 din 17.07.2014 şi în Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr. 357 din 13.05.2009. | **Se acceptă** | Definițiile au fost revizuite. |
| **49** | Articolul 3 *„Definiții”* necesită a fi completat cu definiția „Vehicule destinate exclusiv a fi conduse de pieton ”, | **Se acceptă parțial** | În procesul de examinare sintagma menționată a fost exclusă din textul proiectului. |
| **50** | Termenii *„ introducere pe piață”* şi *„punerea la dispoziție pe piața”* necesită a fi corelați cu termenii stabiliți în Legea nr. 231 din 23.09.2010 cu privire la comerțul interior - *„plasarea pe piața”* şi de efectuat modificările respective pe parcursul întregului text a proiectului de lege. | **Se acceptă** |  |
| **51** | Articolul 3 conține două definiții a termenului *„certificat de omologare de tip”*. în acest context, se impune necesitatea unificării sau comasării a acestor termeni. | **Se acceptă** |  |
| **52** | Articolul 7 prevede dreptul producătorului de a desemna un reprezentant cu sarcini de supraveghere a pieţei, or contrar prevederii art. 6 alin. (1) lit. 1) al Legii nr. 231 din 23.09.2010 cu privire la comerț interior, care prevede că una din atribuțiile administrației publice locale este efectuarea supravegherii în domeniul activităţii de comerț în conformitate cu legislația. | **Se acceptă** | Prevederile au fost excluse |
| **53** | Pe parcursul proiectului se face referire la necesitatea aprobării ulterioare a unor acte suplimentare în scopul aplicării prezentei legi, se propune de denumit concret ce regulamente urmează a fi elaborate în scopul implementării prezentei legi. | **Se acceptă parțial** | Art. 70 din proiect stabilește expres lista actelor care urmează a fi aprobate ulterior legii. Suplimentar, luînd în considerare numărul mare de componente ale vehiculelor, menționarea tuturor reglementărilor este imposibilă. |
| **54** | La art. 10 alin. (7) e necesar de indicat că Registrul va fi întocmit şi ținut în corespundere cu prevederile Legii nr. 71-XVI din 22.03.2007 cu privire la registre. La acest punct se impune excluderea termenului „informează constant” şi necesitatea de indica concret forma de informarea sau sursa unde aceasta informație poate fi opozabilă părților interesante. | **Se acceptă** |  |
| **55** | La art.26 alin. (3) se impune o descriere mai detaliata a cerințelor, criteriilor şi a conţinutului „dosarului detaliat”. De asemenea, nu este clar referirea la un sistem armonizat enunțat la acest articol. La alineatul 5 al aceluiași articol, este prea exagerat termenul „o lună pentru publicarea certificatului pe pagina web”. | **Se acceptă parțial** | Termenul a fost modificat și a s-a stabilit un termen de 10 zile.  În cazul dosarului informativ structura acestuia variază în dependență tipul echipamentului sau piesei. Astfel conținutul dosarului informativ urmează a fi aprobat la momentul aprobării cerințelor tehnice de omologare. |
| **56** | La art. 11 este necesar de indica prin ce act Republica Moldova a aderat la Acordul din 1958. Obiecția este valabilă şi pentru art. 40 alin. (11), se impune indicarea actului de transpunere a Directivei comunitare. | **Se acceptă** |  |
| **57** | În final, menționăm că proiectul impune obligatoriu efectuarea omologării pentru toate vehiculele fără a face o precizare referitor la acele vehicule care sunt mai vechi, mai ales cele agricole, care sunt reutilate sau sunt dotate cu piese sau componente neoriginare cu marca auto. Acest fapt va crea o povară grea şi costisitoare pentru persoanele care se ocupă cu agricultura. Excluderea sau interpunerea necondiționată a exploatării vehiculelor rutiere, agricole şi forestiere şi echipamentul detașabil de pe piață care nu sunt supuse omologării va fi o acțiune cu impact major. | **Se acceptă parțial** | Art. 73 al Legii stabilește că aceasta intră în vigoare începînd cu 2020, iar vehiculele care au fost înmatriculate pînă la intrarea în vigoare nu vor fi afectate de prevederile legii, cu excepția cazului cînd au fost introduse unele modificări constructive. |
| **CENTRUL NAŢIONAL DE ACREDITARE DIN REPUBLICA MOLDOVA (MOLDAC)**  **(scrisoarea nr.24/370-DE-4 din 30.05.2017)** | | | |
| **58** | La art.3  Sunt redate noțiuni incorecte (certificat de conformitate, reprezentant al producătorului, etc), sau se repetă (noţiunea 1 se repetă cu noţiunea 4 dar au definiție diferită; noţiunea 2 se repetă cu noţiunea 6 şi la fel au definiții diferite).  Noțiunile ce țin de evaluarea conformității specificate mai sus nu sunt conform Legii ni. 235 din 01.12.2011 privind activitățile de acreditare şi de evaluare a conformității. | **Se acceptă** | Noțiunile au fost revizuite |
|  | La art.4 pct.2 Este incorectă referința „eliberarea certificatelor de conformitate de către producători” deoarece certificatele de conformitate se eliberează de organismele de certificare. | **Nu se acceptă** | Certificatele de conformitate eliberate reprezintă actele care atestă că autoturismul este conform cu cerințele de omologare și, conform practicii UE, se eliberează de către producători. |
|  | La art.27 pct. l, lit. b), nu se indică competența laboratorului de încercări. | **Nu se acceptă** | Laboratorul de încercări urmează să verifice corespunderea echipamentelor sau pieselor cerințelor de bază. |
|  | Pe parcursul textului se întâlnesc referințe incorecte. | **Se acceptă** | Textul proiectului a fost revizuit. |
| **MINISTERUL TEHNOLOGIEI INFORMAŢIEI ŞI COMUNICAŢIILOR**  **(scrisoarea nr.01/568 din 12.05.2017)** | | | |
|  | Lipsa de propuneri şi obiecții. | **Se acceptă** |  |

**Secretar General de Stat Iulia COSTIN**