

Aprobat în ședința Guvernului din _____ 2026

Decizia protocolară nr. _____/2026

Proiect

UE

PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA

L E G E

privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

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 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) 2024/2838 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) 2024/1610 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 mai 2024.

Capitolul I **DISPOZIȚII GENERALE**

Articolul 1. Obiectul de reglementare

(1) Prezenta lege stabilește cadrul juridic aplicabil privind organizarea și desfășurarea activităților administrative privind omologarea de tip și omologarea individuală a tuturor vehiculelor rutiere, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate noi prevăzute la art. 2 alin. (1).

(2) Prezenta lege instituie cerințe privind supravegherea pieței pentru vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate, precum și piesele și echipamentele, care fac obiectul omologării.

(3) Prezenta lege nu limitează și nu aduce atingere aplicării cadrului normativ privind siguranța rutieră.

(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.

Articolul 2. Domeniul de aplicare

(1) Prezenta lege se aplică tuturor vehiculelor:

a) din categoriile M și N și remorcilor acestora din categoria O, destinate utilizării pe drumurile publice, inclusiv vehiculelor din aceste categorii concepute și fabricate în una sau mai multe etape, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, cât și pieselor și echipamentelor concepute și fabricate pentru a fi instalate pe aceste vehicule și remorcile lor;

b) cu două sau trei roți și cvadriciclorilor din categoria L destinate să circule în rețeaua rutieră publică, inclusiv:

- motocicletelor „enduro” [L3e-AxE (x = 1, 2 sau 3)], motocicletelor „trial” [L3e-AxT (x = 1, 2 sau 3)];

- vehicule grele de teren de tip „Quad” (L7e-B);

- vehicule din categoria L proiectate și fabricate în una sau mai multe etape, precum și sistemele, componentele și unitățile tehnice separate, ca și piesele și echipamentele proiectate și fabricate pentru a funcționa pe aceste vehicule.

(2) Prezenta lege nu se aplică următoarelor tipuri de vehicule:

a) vehicule agricole sau forestiere;

b) vehicule cu șenile;

c) vehicule concepute și fabricate sau adaptate pentru a fi utilizate exclusiv de forțele armate;

d) vehicule cu două sau trei roți și cvadricicli:

- cu o viteză maximă constructivă mai mică de 6 km/h;
- destinate exclusiv utilizării de către persoanele cu dizabilitate fizică;
- destinate exclusiv a fi conduse de un pieton;
- destinate utilizării exclusiv în competiții;

- cu pedale cu pedalare asistată echipate cu un motor electric auxiliar cu puterea nominală continuă mai mică sau egală cu 250 W, a cărui asistare este întreruptă atunci când ciclistul încetează să pedaleze sau este redusă progresiv pe măsură ce viteza vehiculului crește, fiind întreruptă complet înainte ca viteza vehiculului să atingă 25 km/h;

- cu autoechilibrare;

- neprevăzute cu cel puțin un loc șezând;

- echipate cu un loc șezând pentru conducător al cărui punct R se află la o înălțime ≤ 540 mm, în cazul categoriilor L1e, L3e și L4e, sau la o înălțime ≤ 400 mm, în cazul categoriilor L2e, L5e, L6e și L7e;

e) vehicule, concepute și construite pentru a fi folosite de către serviciile de protecție civilă, cele de combatere a incendiilor, forțele de menținere a ordinii publice și serviciile medicale de urgență;

(3) Producătorul poate solicita omologarea de tip sau omologarea individuală în temeiul prezentei legi, cu condiția ca vehiculele respective să îndeplinească cerințele normative aplicabile pentru următoarele vehicule:

a) vehicule concepute și fabricate pentru a fi folosite în principal pe șantiere sau în cariere, porturi sau aeroporturi;

b) vehicule concepute și fabricate sau adaptate pentru a fi folosite de către serviciile de protecție civilă, serviciile de pompieri și forțele de menținere a ordinii publice;

c) orice vehicul autopropulsat conceput și fabricat în mod specific pentru efectuarea de lucrări care, datorită caracteristicilor sale constructive, nu este adecvat pentru transportul de persoane sau pentru transportul de marfă și care nu este un utilaj montat pe șasiul unui autovehicul.

(4) Producătorul poate solicita, în temeiul prezentei legi, omologarea individuală pentru următoarele tipuri de vehicule:

a) vehicule destinate exclusiv curselor automobilistice organizate pe drum;

b) prototipuri de vehicule folosite în circulația rutieră, pe răspunderea unui producător, pentru a efectua un program de încercări specific, cu condiția ca acestea să fi fost special concepute și fabricate în acest scop.

(5) Modul de clasificare și categoriile de vehicule rutiere, inclusiv vehiculele motorizate cu două, trei și patru roți, se stabilesc în anexă la Regulile de înmatriculare a autovehiculelor și remorcilor, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999.

(6) Recunoașterea omologărilor UE de tip, a omologărilor individuale și a rezultatelor evaluării conformității efectuate de autoritățile de omologare din Uniunea Europeană se realizează în conformitate cu prezenta lege, fără repetarea procedurilor de testare sau evaluare tehnică, pe baza unei proceduri administrative simplificate.

Articolul 3. Noțiuni

În sensul prezentei legi, următoarele noțiuni semnifică:

omologare de tip – procedura prin care o autoritate de omologare certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă cerințele administrative și cele tehnice relevante;

omologare UE de tip – omologarea de tip acordată de o autoritate de omologare dintr-un stat membru al Uniunii Europene în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858 sau, după caz, al Regulamentului (UE) nr. 168/2013, a cărei recunoaștere și ale cărei efecte juridice în Republica Moldova sunt stabilite în condițiile prezentei legi, fără a aduce atingere competențelor autorităților Republicii Moldova în materie de supraveghere a pieței;

certificat de omologare de tip – documentul prin care Autoritatea de omologare certifică în mod oficial faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este omologat;

omologare de tip pentru întregul vehicul – omologarea de tip prin care Autoritatea de omologare certifică faptul că un tip de vehicul incomplet, complet sau completat satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;

omologare națională de tip – procedura prin care Autoritatea de omologare din Republica Moldova certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;

certificat de conformitate – documentul eliberat de către producător care certifică faptul că un vehicul fabricat este conform cu tipul de vehicul omologat și respectă toate actele de reglementare care erau aplicabile în momentul fabricării sale;

omologare individuală a unui vehicul – procedura prin care Autoritatea de omologare certifică faptul că un anumit vehicul, unic sau nu, respectă dispozițiile administrative și cu cerințele tehnice aplicabile pentru omologarea națională individuală a vehiculelor;

omologare de tip pentru un sistem – omologarea de tip prin care Autoritatea de omologare certifică faptul că un sistem încorporat într-un vehicul de un anumit tip satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;

omologare de tip a unei unități tehnice separate – procedura prin care Autoritatea de omologare certifică faptul că un tip de unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante în raport cu unul sau mai multe tipuri de vehicule specificate;

omologare de tip în mai multe etape – procedura prin care una sau mai multe autorități de homologare certifică faptul că, în funcție de stadiul său de completare, un tip de vehicul incomplet sau completat respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;

omologare de tip pentru o componentă – omologarea de tip prin care autoritatea de homologare certifică faptul că o componentă independentă de un vehicul satisface dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;

omologare de tip în etape succesive – procedura care constă în colectarea treptată a întregului set de certificate de homologare naționale și/sau UE de tip sau certificate de homologare ONU de tip pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate aparținând vehiculului și care conduce, în etapa finală, la omologarea de tip a întregului vehicul;

omologare de tip într-o singură etapă – procedura prin care Autoritatea de homologare, certifică, printr-o operație unică, faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, considerate ca un ansamblu, respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile;

omologare de tip mixtă – omologarea de tip în etape succesive în cazul căreia una sau mai multe omologări de tip ale unor sisteme sunt obținute în ultima etapă a omologării de tip a întregului vehicul, fără a fi necesară eliberarea certificatelor de homologare de tip pentru sistemele respective;

organism național de acreditare – autoritatea prevăzută în Legea nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității care realizează acreditarea și dispune de competențe și atribuții stabilite de prezenta lege;

vehicul de bază – orice vehicul utilizat în etapa inițială a unei omologări de tip în mai multe etape;

vehicul incomplet – orice vehicul a cărui finalizare necesită cel puțin încă o etapă de fabricație pentru a îndeplini toate cerințele tehnice aplicabile specificate în prezenta lege;

vehicul completat – vehicul rezultat în urma procesului de homologare de tip în mai multe etape care îndeplinește cerințele tehnice relevante prevăzute în prezenta lege;

vehicul complet – orice vehicul care nu trebuie completat pentru a îndeplini cerințele tehnice aplicabile specificate în prezenta lege;

vehicul – orice autovehicul sau remorca acestuia;

sistem – ansamblu de dispozitive combinate pentru a permite efectuarea uneia sau mai multor funcții specifice într-un vehicul și care face obiectul cerințelor din prezenta lege sau actelor de punere în aplicare aprobate în temeiul prezentei legi;

autovehicul – orice vehicul cu motor, care este conceput și fabricat pentru a se deplasa prin propriile sale mijloace, care are cel puțin patru roți, este complet, completat sau incomplet și care are o viteză maximă prin construcție mai mare de 25 km/h;

componentă – dispozitiv destinat pentru a face parte dintr-un vehicul, care poate fi omologat de tip independent de un vehicul și care face obiectul cerințelor din prezenta lege și/sau oricare act normativ pentru punerea în aplicare a prezentei legi, atunci când actul de reglementare specific cuprinde dispoziții exprese în acest sens;

remorcă – orice vehicul cu roți fără autopropulsie, conceput și fabricat pentru a fi tractat de un autovehicul, care se poate articula cel puțin în jurul unei axe orizontale perpendiculare pe planul median longitudinal și în jurul unei axe verticale paralele cu planul median longitudinal al autovehiculului de tractare;

unitate tehnică separată – un dispozitiv care este destinat pentru a face parte dintr-un vehicul, care poate fi omologat de tip separat de vehicul, dar numai în legătură cu unul sau mai multe tipuri specificate de vehicul și care face obiectul cerințelor din prezenta lege și actele de punere în aplicare a acesteia, atunci când actul normativ prevede dispoziții exprese în acest sens;

piese – bunuri utilizate la asamblarea, repararea sau întreținerea unui vehicul, precum și piese de schimb;

echipamente – bunuri, altele decât piesele care pot fi adăugate unui vehicul sau pot fi instalate pe acesta;

piese sau echipamente originale – piese sau echipamente fabricate în conformitate cu specificațiile și normele de producție prevăzute de producătorul vehiculului pentru producția de piese sau echipamente destinate asamblării vehiculului în cauză; aceasta include piesele sau echipamente fabricate pe aceeași linie de producție ca acele piese; se prezumă, până la proba contrară, că piesele sau echipamentele constituie piese sau echipamente originale dacă producătorul certifică că prezintă un nivel de calitate egal cu cel al componentelor utilizate la asamblarea vehiculului în cauză și că au fost fabricate în conformitate cu specificațiile și normele de producție ale producătorului vehiculului;

piese de schimb – bunuri care urmează să fie instalate în sau pe un vehicul pentru a înlocui piesele originale ale respectivului autovehicul, inclusiv bunuri necesare pentru funcționarea autovehiculului, cu excepția combustibilului;

siguranță în funcționare – absența oricărui risc inacceptabil de vătămare sau de punere în pericol a sănătății umane sau a unor bunuri ca rezultat al unor pericole provocate de funcționarea defectuoasă a sistemelor mecanice, hidraulice, pneumatice, electrice sau electronice, a componentelor sau a unităților tehnice separate;

vehicul de sfârșit de serie – orice vehicul care face parte dintr-un stoc care nu poate fi pus la dispoziție pe piață sau nu mai poate fi pus la dispoziție pe piață, înmatriculat sau pus în funcțiune, datorită intrării în vigoare a unor noi cerințe tehnice în conformitate cu care nu a fost omologat;

loc șezând, în sensul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. (b), înseamnă:

a) șă în care stă fie conducătorul, fie un pasager, care este folosită prin încălecare; sau

b) orice scaun în care poate sta cel puțin o persoană de dimensiunile unui manechin antropomorf corespunzător unui adult de sex masculin, de dimensiunea 50 percentile, în cazul conducătorului;

vehicul fabricat în serie mică – tip de vehicul al cărui număr de unități care sunt puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare nu depășește limitele cantitative anuale stabilite;

vehicul cu destinație specială – vehicul din categoriile M, N sau O având caracteristici tehnice specifice care îi permit să îndeplinească o funcție care necesită adaptări sau echipamente speciale;

tip de vehicul – grup de vehicule, inclusiv variante și versiuni ale unei anumite categorii care nu diferă între ele cel puțin în privința următoarelor aspecte:

a) categoria și subcategoria;
 b) producătorul;
 c) șasiu, cadru, sub cadru, planșeu sau structură la care sunt atașate principalele componente;

d) denumirea tipului dată de producător;

supravegherea pieței – activitățile desfășurate de Autoritatea de supraveghere a pieței și măsurile luate de aceasta pentru a se asigura că vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate, precum și piesele și echipamentele puse la dispoziție pe piață sunt conforme cu cerințele prevăzute în legislația aplicabilă și nu pun în pericol sănătatea, siguranța, mediul sau orice alt aspect legat de protecția interesului public;

propulsie – motor termic, un motor electric, o aplicație hibridă sau o combinație a acestor tipuri de motoare sau a oricăror alte motoare;

serviciu tehnic – organizație sau un organism desemnat de autoritatea de omologare drept laborator de încercări în vederea efectuării de încercări sau drept organism de evaluare a conformității pentru efectuarea evaluării inițiale și a altor încercări sau inspecții;

cilindree înseamnă:

a) pentru motoarele cu piston în mișcare de translație alternativă, volumul nominal baleiat de piston;

b) pentru motoarele cu piston în mișcare de rotație (de tip Wankel), dublul volumului nominal baleiat de piston;

producător – persoana fizică sau juridică responsabilă pentru toate aspectele omologării de tip a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau unități tehnice separate sau pentru omologarea individuală ori pentru procesul de autorizare a pieselor și echipamentelor, pentru asigurarea conformității producției și pentru aspectele privind supravegherea pieței legate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa și echipamentul respective produse, indiferent dacă persoana respectivă este sau nu direct implicată în toate etapele de proiectare și fabricație ale vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate respective;

reprezentant al producătorului – persoana fizică sau juridică stabilită pe teritoriul Republicii Moldova care a fost desemnată în mod corespunzător de producător să îl reprezinte în fața Autorității de omologare sau a Autorității de supraveghere a pieței și care acționează în denumirea producătorului în chestiuni care țin de domeniul de aplicare al prezentei legi;

importator – persoana fizică sau juridică stabilită pe teritoriul Republicii Moldova, care introduce pe piață un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament care a fost fabricat într-un stat terț;

distribuitor – operatorul economic sau orice altă persoană fizică sau juridică din lanțul de aprovizionare, alta decât producătorul sau importatorul, care pune la dispoziție pe piața Republicii Moldova un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament;

operator economic – producătorul, reprezentantul producătorului, importatorul sau distribuitorul;

operator independent – persoana fizică sau juridică, alta decât un comerciant autorizat sau un atelier autorizat, care este implicată direct sau indirect în repararea și întreținerea vehiculelor și care include ateliere, producători sau distribuitori de echipamente pentru reparații, de unelte sau de piese de schimb, precum și editori de informații tehnice, cluburi automobiliste, operatori de asistență rutieră, operatori care oferă servicii de inspecție și încercări, operatori care oferă cursuri de formare pentru instalatori, producători și ateliere de echipamente pentru vehicule alimentate cu combustibil alternativ; operator independent înseamnă, de asemenea, ateliere, comercianți și distribuitori autorizați din cadrul sistemului de distribuție al unui anumit producător de vehicule, în măsura în care aceștia prestează servicii de reparații și întreținere pentru vehicule în raport cu care aceștia nu fac parte din sistemul de distribuție al producătorului vehiculului;

atelier autorizat – persoana fizică sau juridică care prestează servicii de reparații și întreținere pentru vehicule și care operează în cadrul sistemului de distribuție al producătorului;

atelier independent – persoana fizică sau juridică care prestează servicii de reparații și întreținere pentru vehicule și care nu operează în cadrul sistemului de distribuție al producătorului;

informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculului – toate informațiile, inclusiv toate modificările și completările ulterioare ale acestor informații, care sunt necesare pentru diagnosticarea, efectuarea de lucrări de service și inspectarea unui vehicul, pregătirea acestuia pentru inspecția tehnică, repararea, reprogramarea, reinițializarea unui vehicul sau care sunt necesare pentru sprijinul pentru diagnosticarea la distanță a unui vehicul sau pentru instalarea de piese și echipamente pe un vehicul și pe care producătorul le furnizează partenerilor săi, comercianților și atelierelor autorizate sau care sunt utilizate de producător pentru reparații și întreținere;

informații privind sistemul de diagnosticare la bord al vehiculului (în continuare OBD) – informațiile generate de un sistem aflat la bordul unui vehicul sau care este conectat la un motor și care este capabil să detecteze o defecțiune și, dacă este cazul, să indice apariția acesteia printr-un sistem de alarmă, să identifice zona probabilă a defecțiunii prin intermediul unor informații stocate în memoria unui calculator și să comunice informațiile respective în exterior;

introducere pe piață – punerea la dispoziție pentru prima dată în Republica Moldova a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente;

punere la dispoziție pe piață – orice furnizare a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente, a unei unități tehnice separate, a unei piese sau a unui echipament spre distribuție sau utilizare pe piața Republicii Moldova în cadrul unei activități comerciale, contra cost sau gratuit;

punere în exploatare – prima utilizare în Republica Moldova, în scopul căruia îi este destinat, a unui vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament;

înmatriculare – autorizarea administrativă pentru punerea unui vehicul în exploatare în traficul rutier, care implică identificarea acestuia și emiterea unui număr, denumit număr de înmatriculare, ce poate fi permanent, temporar sau pentru o perioadă scurtă de timp;

metodă de încercare virtuală – simulări pe calculator, inclusiv calcule, pentru a demonstra că un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată îndeplinește cerințele tehnice stabilite într-un act de reglementare, fără a fi necesar să se recurgă la utilizarea fizică a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate;

evaluare la fața locului – verificarea la sediul unui serviciu tehnic sau al unuia dintre subcontractanții sau filialele acestuia;

cerințe alternative – dispoziții administrative și cerințe tehnice care vizează asigurarea unui nivel de siguranță în funcționare, de protecție a mediului și de securitate în muncă echivalente în cea mai mare măsură posibilă cu nivelul prevăzut de unul sau mai multe dintre actele de reglementare;

data de fabricație a vehiculului – data la care a fost finalizată fabricarea unui vehicul în conformitate cu omologarea obținută de producător;

sistem de diagnosticare la bord sau sistem OBD (on-board diagnostic) – sistemul capabil să identifice localizarea probabilă a unei defecțiuni prin intermediul unor coduri de eroare înregistrate în memoria unui calculator;

tricycluri motorizate – în sensul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. b), înseamnă un vehicul cu trei roți motorizat care îndeplinește criteriile de clasificare pentru vehiculele din categoria L5e;

quadriciclu – în sensul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. b), înseamnă un vehicul cu patru roți care îndeplinește criteriile de clasificare pentru vehiculele din categoria L6e sau L7e;

vehicul cu autoechilibrare – conceptul de vehicul bazat pe echilibru instabil inerent care necesită un sistem de control auxiliar pentru menținerea echilibrului și care cuprinde vehicule motorizate cu o roată sau vehicule motorizate cu două roți sau cu două șenile;

variantă – vehicule de același tip la care:

- a) forma caroseriei prezintă aceleași caracteristici de bază;
- b) modul de propulsie și configurația propulsiei sunt aceleași;
- c) în cazul în care un motor termic face parte din sistemul de propulsie, ciclul de funcționare al motorului este același;
- d) numărul de cilindri și dispunerea acestora sunt aceleași;
- e) tipul de cutie de viteze este același;
- f) diferența dintre valoarea cea mai scăzută și valoarea cea mai ridicată a masei în ordine de mers nu depășește 20 % din valoarea cea mai scăzută;
- g) diferența dintre valoarea cea mai scăzută și valoarea cea mai ridicată a masei maxim admisibile nu depășește 20 % din valoarea cea mai scăzută;
- h) diferența dintre valoarea cea mai scăzută și valoarea cea mai ridicată a cilindrului motorului (în cazul unui motor cu ardere internă) nu depășește 30 % din valoarea cea mai scăzută; și
- i) diferența dintre valoarea cea mai scăzută și valoarea cea mai ridicată a puterii utile a motorului nu depășește 30 % din valoarea cea mai scăzută;

versiune a unei variante – vehicul care constă într-o combinație de elemente prezentate în dosarul de omologare;

marcă de omologare – simbolul grafic și alfanumeric, eliberat de o Autoritatea națională de omologare în urma finalizării procedurii de omologare, care atestă că un tip de vehicul, sistem, componentă sau entitate tehnică separată îndeplinește cerințele administrative și tehnice prevăzute de prezenta lege și actele de punere în aplicare a prezentei legi;

risc grav – situația în care un vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prezintă un risc semnificativ pentru siguranța rutieră, sănătatea persoanelor, protecția mediului sau alte interese publice protejate de lege, care necesită intervenția fără întârziere a autorităților competente prin aplicarea măsurilor administrative prevăzute de prezenta lege.

Capitolul II OBLIGAȚII GENERALE

Secțiunea 1 Cadrul instituțional și atribuțiile autorităților publice

Articolul 4. Cerințe tehnice generale

(1) Vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate sunt admise pentru introducere pe piață, punere la dispoziție pe piață, înmatriculare și

utilizarea pe drumurile publice dacă respectă cerințele tehnice aprobate pentru categoria de vehicule din care face parte.

(2) Suplimentar la cazurile când cerințele prezentei legi nu sunt întrunite sau respectate, se consideră că vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate nu sunt conforme cu cerințele prezentei legi, în următoarele cazuri:

a) dacă nu corespund cu datele cuprinse în certificatele de omologare de tip, în anexele la acestea, sau cu datele descriptive din rapoartele de încercare care depășește nivelul prevăzut de actele de reglementare aplicabile;

b) dacă nu au fost realizate, în conformitate cu toate condițiile prevăzute de actul de reglementare aplicabil, precum și cu toate criteriile de performanță sau valorile limită pentru producția de serie prevăzute în acesta;

c) dacă Autoritatea de omologare și/sau Autoritatea de supraveghere a pieței nu pot reproduce, în conformitate cu toate condițiile prevăzute în actul de reglementare aplicabil, oricare dintre informațiile furnizate de producător în fișa de informații.

(3) La evaluarea conformității în sensul alin. (2) se iau în considerare numai verificările, încercările, inspecțiile și evaluările realizate de Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței și serviciile tehnice desemnate.

Articolul 5. Competențele autorităților

(1) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor se desemnează ca autoritate de reglementare pentru autovehicule rutiere și remorci ale acestora, autovehicule cu două sau trei roți, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective. Pentru realizarea atribuțiilor de reglementare, organul central de specialitate este împuternicit cu dreptul de a:

a) elabora și prezenta Guvernului spre aprobare reglementări tehnice privind vehiculele rutiere și părțile componente;

b) aproba regulamente, proceduri instrucțiuni, cerințe tehnice, ordine și ghiduri pentru punerea în aplicare a prevederilor prezentei legi.

(2) Agenția Națională Transport Auto se desemnează ca autoritate națională cu funcții și atribuții necesare în domeniul supravegherii pieței pentru autovehicule rutiere și remorci ale acestora, autovehicule cu două sau trei roți, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (în continuare – autoritatea de supraveghere a pieței) și dispune de atribuțiile necesare, organizează și efectuează supravegherea pieței, precum și efectuează controale ale vehiculelor, sistemelor componentelor și unităților tehnice separate care intră pe piață.

(3) Agenția Servicii Publice se desemnează ca autoritate națională cu funcții și atribuții necesare în domeniul omologării (în continuare – autoritatea de omologare) pentru autovehicule rutiere și remorci ale acestora, autovehicule cu două sau trei roți, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective;

(4) Prezenta lege nu interzice, nu limitează și nu împiedică introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care sunt conforme cu cerințele prezentei legi, cu excepția cazurilor:

- a) prevăzute expres în capitolul X;
- b) care depășesc dimensiunile, greutatea și sarcinile pe osii armonizate, prevăzute în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1999, inclusiv în cazurile în care li s-a acordat omologarea de tip în conformitate cu prezenta lege.

(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, precum și dreptul de a preleva, în măsura necesară și justificată, eșantioane de vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate, în scopul verificării conformității acestora. Condițiile și procedura de prelevare, păstrare, utilizare și restituire a eșantioanelor, se stabilesc prin actele normative subordonate prezentei legi.

(6) Autoritatea de omologare și autoritatea de supraveghere a pieței, fiecare pe domeniul său de competență:

a) reexaminează și evaluează, cel puțin o dată la patru ani derularea activităților sale, iar rezultatele reexaminării sunt comunicate organului central de specialitate din domeniul transporturilor.

b) publică pe pagina web oficială un rezumat al rezultatelor reexaminărilor și evaluărilor periodice efectuate conform lit. a).

(7) Autoritatea de omologare acordă omologare doar pentru vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate care respectă cerințele prezentei legi și reglementările tehnice de implementare a acestora, precum și prevederile Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier.

Articolul 6. Competența organului central de specialitate din domeniul transporturilor

Organul central de specialitate din domeniul transporturilor are următoarele funcții și atribuții:

a) coordonează elaborarea regulamentelor și reglementărilor tehnice aprobate de Guvern, pentru punerea în aplicare a prevederilor prezentei legi și monitorizează implementarea acestora.

b) aprobă regulamente, proceduri, instrucțiuni, cerințe/condiții tehnice, ordine, ghiduri, metodologii pentru punerea în aplicare a prevederilor prezentei legi.

c) notifică Comisia Europeană privind autoritățile naționale desemnate pentru procedurile de omologare, de supraveghere a pieței și serviciile tehnice notificate;

d) notifică secretariatul Comisiei Economice pentru Europa a ONU privind autoritățile naționale desemnate pentru procedurile de omologare, de supraveghere a pieței și serviciile tehnice notificate;

- e) participă la elaborarea programului național de supraveghere a pieței;
- f) aprobă planul anual de supraveghere a pieței prezentat de autoritatea de supraveghere a pieței;
- g) evaluează rezultatele activității de omologare și ale activității autorității de supraveghere a pieței și elaborează raportul anual.

Articolul 7. Funcțiile și atribuțiile autorității de omologare

(1) Autoritatea de omologare își îndeplinește funcțiile și atribuțiile în mod independent și imparțial, păstrând confidențialitatea în scopul protejării secretelor comerciale, sub rezerva obligației de raportare în conformitate cu prevederile prezentei legi, inclusiv și obligațiilor de publicare a informațiilor aplicabile în vederea protejării intereselor utilizatorilor.

(2) Autoritatea de omologare are următoarele funcții și atribuții:

- a) implementarea procedurilor și cerințelor tehnice aprobate la efectuarea procedurilor de omologare și introducerea produselor pe piață;
- b) desemnează, și monitorizează serviciile tehnice acreditate implicate în testare și inspecții;
- c) emite certificate de omologare, revizuieste sau retrage certificatele atunci când sunt identificate neconformități și menține o evidență centralizată a certificatelor eliberate;
- d) suspendă sau retrage desemnarea serviciilor tehnice neconforme.
- e) suspendă sau retrage omologarea de tip în caz de neconformitate.
- f) notifică alte autorități despre neconformitățile identificate..
- g) verifică conformitatea cu toate actele delegate și de punere în aplicare relevante;
- h) dispune măsuri administrative privind suspendarea, restrângerea sau retragerea omologărilor, în cazurile prevăzute de prezenta lege.

(3) Autoritatea de omologare cooperează și face schimb de informații relevante pentru exercitarea funcțiilor și atribuțiilor sale, conform prezentei legi, cu:

- a) autoritățile publice naționale cu care face schimb de informații ce țin de exercitarea atribuțiilor sale funcționale;
- b) autorități de omologare din statele membre ale Uniunii Europene sau a Comisiei Economice pentru Europa a ONU, pe bază de reciprocitate.

(4) Autoritatea de omologare cooperează și pune la dispoziția Autorității de supraveghere a pieței, informațiile necesare, în legătură cu omologarea de tip a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care fac obiectul încercărilor de verificare a conformității și care includ cel puțin informațiile înscrise în certificatul de omologare de tip și în anexele conform cerințelor prezentei legi.

(5) Dacă Autoritatea de omologare dispune de probe că un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată nu este conformă 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.

(6) În cazul vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate care dețin o omologare UE de tip valabilă sau sunt însoțite de un certificat de conformitate UE, Autoritatea de omologare exercită exclusiv atribuții de verificare a documentelor și de înregistrare în evidențele naționale, fără efectuarea unor evaluări sau testări tehnice suplimentare.

(7) Atribuțiile de evaluare tehnică, verificare documentară, monitorizare a conformității producției și supraveghere a serviciilor tehnice, exercitate de Autoritatea de omologare în temeiul prezentei legi, constituie un regim juridic dedicat procedurilor de omologare și desemnare a serviciilor tehnice. Aceste atribuții se exercită în limitele procedurilor prevăzute de prezenta lege și de actele normative adoptate pentru punerea acestora în aplicare și nu constituie control de stat asupra activității de întreprinzător în sensul Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat.

Articolul 8. Funcțiile și atribuțiile autorității de supraveghere a pieței

(1) Autoritatea de supraveghere a pieței efectuează verificări periodice, conform competențelor, pentru a:

a) controla respectarea de către vehicule, sisteme, componente și unitățile tehnice separate a cerințelor relevante;

b) verifica documentele și, unde este cazul, a efectua încercări în laborator și în trafic pe baza unor eșantioane relevante din punct de vedere statistic.

(2) Încercările în trafic prevăzute la alin. (1) lit. b), se efectuează de către autoritatea de supraveghere a pieței în colaborare cu subdiviziunea specializată a Inspectoratul General al Poliției, care, în limitele competențelor sale, asigură monitorizarea vehiculelor în trafic și măsurile necesare de siguranță rutieră.

(3) La efectuarea verificărilor prevăzute la alin. (1), Autoritatea de supraveghere a pieței se conduce și ține cont de:

a) principiile în materie de evaluare a riscurilor;

b) reclamațiile justificate; și

c) orice altă informație relevantă și/sau rezultate ale încercărilor publicate de părțile terțe care îndeplinesc cerințele prevăzute în actele de punere în aplicare.

(4) Autoritatea de supraveghere a pieței poate conveni cu autoritatea de supraveghere a pieței dintr-un stat membru al Uniunii Europene, ca ultima, să efectueze încercările necesare.

(5) Autoritatea de supraveghere a pieței are dreptul să solicite operatorilor economici, iar aceștia au obligația să pună la dispoziția autorității, la cerere, copii ale documentelor, informațiilor și specificațiilor tehnice relevante și necesare pentru demonstrarea conformității produselor, în limitele responsabilităților care le revin potrivit prezentei legi.

(6) În cazul vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate omologate de tip, autoritatea de supraveghere a pieței ține cont în mod

corespunzător de certificatele de conformitate, de mărcile de omologare de tip sau de certificatele de omologare de tip prezentate de operatorii economici.

(7) Autoritatea de supraveghere a pieței informează și atenționează utilizatorii privind riscurile identificate în legătură cu orice vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, pentru a preveni sau reduce riscul de vătămare sau producerea daunelor.

(8) Autoritatea de supraveghere a pieței și operatorii economici au obligația să coopereze în privința prevenirii sau reducerii riscurilor provocate de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care au fost puse la dispoziție pe piață.

(9) În cazul în care se decide retragerea de pe piață un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată, autoritatea de supraveghere a pieței informează operatorul economic vizat și autoritatea de omologare despre această decizie.

(10) Autoritatea de supraveghere a pieței este independentă în exercitarea competențelor și atribuțiilor sale în mod imparțial, păstrând confidențialitatea în scopul protejării secretelor comerciale, sub rezerva obligațiilor:

a) de raportare, în conformitate cu prevederile prezentei legi;

b) de publicare a informațiilor aplicabile, prevăzute de lege, în vederea protejării intereselor utilizatorilor.

(11) Autoritatea de supraveghere cooperează și face schimb de informații care țin de competența sa și sunt relevante în scopul exercitării eficiente a funcțiilor și atribuțiilor sale cu alte autoritățile publice naționale și în cazurile prevăzute de prezenta lege aplică sancțiuni.

(12) Autoritatea de supraveghere își poate coordona activitățile sale, poate coopera și partaja rezultatele respectivelor activități cu alte autorități de supraveghere a pieței din statele membre ale Uniunii Europene.

(13) Activitățile de supraveghere a pieței exercitate de Autoritatea de supraveghere a pieței se realizează potrivit prezentei legi și, după caz, cu aplicarea cadrului normativ privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător, în măsura în care acestea constituie control de stat.

Secțiunea a 2-a **Obligațiile operatorilor economici**

Articolul 9. Oblicațiile producătorilor

(1) Producătorii se asigură că vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate pe care le-au fabricat și care sunt introduse pe piață, au fost fabricate și omologate în conformitate cu cerințele prevăzute în prezenta lege și actele normative pentru punerea în aplicare a acesteia.

(2) Producătorii sunt responsabili în fața Autorității de omologare pentru întreg procesul de omologare și pentru asigurarea conformității producției,

indiferent dacă aceștia sunt sau nu implicați direct în toate etapele fabricării vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate.

(3) În cazul omologării de tip în mai multe etape, producătorul este responsabil 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.

(4) Producătorii care modifică componentele, sistemele sau unitățile tehnice separate deja omologate în etapele anterioare sunt responsabili pentru omologarea de tip și conformitatea producției componentelor, sistemelor sau unităților tehnice separate modificate.

(5) Producătorii din etapa anterioară furnizează informații producătorilor din etapa ulterioară privind orice modificare care poate afecta omologarea de tip a unei componente, omologarea de tip a unui sistem, omologarea de tip a unei unități tehnice separate sau omologarea de tip a întregului vehicul. Informațiile sunt furnizate imediat după ce a fost acordată noua extindere a omologării de tip a întregului vehicul dar nu mai târziu de data începerii producției vehiculului incomplet.

(6) Producătorii care modifică un vehicul incomplet, în sensul în care conduce la clasificarea acestuia în altă categorie de vehicule, și care conduce la modificarea cerințelor deja evaluate într-o etapă anterioară a omologării de tip sunt obligați să asigure conformitatea cu cerințele aplicabile pentru categoria de vehicule din care face parte vehiculul modificat.

(7) În scopul omologării de tip, un producător stabilit în afara Republicii Moldova poate fi reprezentat în fața Autorității de omologare de către:

a) reprezentantul său unic stabilit în Uniunea Europeană, desemnat în conformitate cu legislația Uniunii Europene aplicabilă în domeniul omologării de tip; sau

b) un reprezentant desemnat în Republica Moldova, în condițiile prezentei legi.

(8) Producătorii stabilesc proceduri care garantează că producția de serie a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate rămâne în conformitate cu tipul omologat.

(9) Producătorii analizează reclamațiile pe care le primesc referitoare la riscuri, incidente suspectate sau probleme de neconformitate cu vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele și echipamentele pe care le-au introdus pe piață și țin evidența reclamațiilor, precum și informează distribuitorii și importatorii cu privire la acestea.

(10) Producătorii asigură indicarea denumirii sale și datele de contact prin documentația de omologare, certificatul de conformitate UE și alte documente oficiale prevăzute de prezenta lege. Pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate, aceste informații se indică, după caz, pe produs, pe ambalaj sau în documentul însoțitor.

(11) Producătorii se asigură că, pe toată perioada în care un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau de transport nu afectează conformitatea cu cerințele prevăzute în prezenta lege.

Articolul 10. Obligațiile producătorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav

(1) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament care au fost introduse pe piață sau puse în funcțiune nu sunt în conformitate cu prezenta lege sau dacă omologarea de tip a fost acordată pe baza unor date incorecte, producătorul ia măsurile corective necesare pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componentei, unității tehnice separate, piesei sau echipamentului, pentru a le retrage de pe piață sau pentru a le rechema, după caz.

(2) În cazul alin. (1), producătorul informează imediat autoritatea de omologare și autoritatea de supraveghere a pieței în legătură cu riscul și cu toate măsurile adoptate în privința acestuia, dacă vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul pus pe piață, prezintă un risc grav.

(3) Producătorii, păstrează și pun la dispoziția autorității de omologare:

a) certificatele de omologare de tip și anexele acestora, precum și o copie a certificatelor de conformitate eliberate, pentru o perioadă de 10 ani după încetarea valabilității omologării de tip aplicabile în cazul unui vehicul și pentru o perioadă de 5 ani după încetarea valabilității omologării de tip aplicabile în cazul unui sistem, al unei componente sau al unei unități tehnice separate, în cazul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. a);

b) dosarul de omologare și o copie a certificatului de conformitate, pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a unui vehicul și de 5 ani după introducerea pe piață a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, în cazul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. b).

(4) Producătorii au obligația să pună la dispoziția Autorității de omologare sau a Autorității de supraveghere a pieței, la cererea motivată a acestora, o copie a certificatului de omologare de tip sau a autorizației care demonstrează conformitatea vehiculului, a sistemului, a componentei, a unității tehnice separate, a piesei sau a echipamentului, în limbile româna sau engleză.

(5) La cererea motivată a autorităților prevăzute la alin. (4), producătorii sunt obligați să coopereze cu autoritatea respectivă, cu privire la orice măsură întreprinsă pentru eliminarea riscurilor prezentate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul pe care le-au pus la dispoziție pe piața Republicii Moldova.

Articolul 11. Obligațiile reprezentanților producătorului

(1) Reprezentantul producătorului îndeplinește sarcinile prevăzute în mandatul primit de la producător, care include cel puțin următoarele:

a) are acces la certificatul de omologare de tip și la anexele acestora, precum și la certificatul de conformitate în limba română, pe care le pune la dispoziția Autorității de omologare și la Autoritatea de supraveghere a pieței pentru o perioadă de 10 ani după încetarea valabilității omologării de tip în cazul unui vehicul și pentru o perioadă de 5 ani după încetarea valabilității omologării de tip în cazul unui sistem, al unei componente sau al unei unități tehnice separate;

b) la cererea motivată, pune la dispoziția Autorității de omologare, toate informațiile, documentele necesare pentru a demonstra conformitatea fabricării vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate;

c) cooperează cu Autoritatea de omologare și cu Autoritatea de supraveghere a pieței, la cererea acestora, cu privire la orice acțiune întreprinsă pentru eliminarea riscului grav prezentat de vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele care fac obiectul mandatului său;

d) informează producătorul cu privire la reclamațiile și rapoartele referitoare la riscuri, incidente suspectate sau problemele de neconformitate care se referă la vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele care fac obiectul mandatului respectiv;

e) are dreptul să își încheie mandatul fără suportarea penalizărilor în cazul în care producătorul acționează contrar obligațiilor care îi revin în temeiul prezentei legi.

(2) Reprezentantul producătorului care își încheie mandatul din motivul prevăzut la alin. (1) lit. e) are obligația să informeze Autoritatea de omologare.

Articolul 12. Obligațiile importatorilor

(1) Importatorii introduc pe piață doar vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate conforme care fie au primit omologarea de tip, fie îndeplinesc cerințele pentru omologarea națională.

(2) Până la introducerea pe piață:

a) a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate omologate de tip, importatorul se asigură că acestea fac obiectul unui certificat de omologare de tip valabil și că sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poartă marca de omologare de tip necesară.

b) a unui vehicul, importatorul se asigură că acesta este însoțit de certificatul de conformitate necesar.

(3) În cazul în care un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată nu respectă cerințele stabilite de prezenta lege și în speță dacă nu corespunde omologării sale de tip, importatorii nu pot introduce pe piață și nici nu permit punerea în exploatare și nici înmatricularea vehiculului, sistemului,

componentei sau unității tehnice separate până când conformitatea nu a fost adusă în concordanță.

(4) Importatorul informează producătorul și Autoritatea de supraveghere a pieței în cazul în care 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.

(5) Importatorii indică pe vehicul, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipamente, numele, denumirea comercială înregistrată sau marca comercială înregistrată, precum și adresa la care pot fi contactați. În cazul în care acest lucru nu este posibil, această indicație se face pe ambalaj sau într-un document care însoțește componenta sau unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentele.

(6) Importatorii se asigură că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată este însoțită de instrucțiunile și informațiile prevăzute la art. 56, în limba română.

(7) Pentru protejarea sănătății și siguranței consumatorilor, importatorii păstrează un registru de reclamații și rechemări referitoare la vehicule, sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente pe care le-au introdus pe piață, și informează distribuitorii cu privire la reclamațiile și/sau rechemările efectuate referitoare la riscuri, incidente suspectate sau probleme de neconformitate legate de vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele pe care le-au introdus pe piață.

(8) Importatorii se asigură că, pe toată perioada în care un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau de transport nu afectează conformitatea cu cerințele prevăzute în prezenta lege.

Articolul 13. Obligațiile importatorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav

(1) În cazul în care urmare a verificărilor se constată că un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament care a fost introdus pe piața Republicii Moldova de către un importator nu este în conformitate cu prevederile prezentei legi, importatorul ia 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.

(2) În cazul în care urmare a verificărilor se constată 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 producătorul.

(3) Suplimentar la acțiunile întreprinse conform alin. (2), importatorii informează Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței cu privire la:

a) măsurile întreprinse de către importator, punând la dispoziție toate informațiile necesare, în special în legătură cu riscul grav;

b) toate măsurile întreprinse de către producător, însoțite de toate informațiile necesare.

(4) Importatorii au obligația să păstreze și, la cerere, să pună la dispoziția Autorității de omologare și/sau a Autorității de supraveghere a pieței:

a) o copie a certificatului de omologare de tip și a anexelor la acestea, într-o perioadă de 10 ani după încetarea valabilității omologării de tip în cazul unui vehicul și 5 ani după încetarea valabilității omologării de tip în cazul unui sistem, al unei componente sau al unei unități tehnice separate, în cazul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. a);

b) o copie a certificatului de conformitate, pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a vehiculului și pentru o perioadă de cinci ani de la introducerea pe piață a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, în cazul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. b).

(5) La cererea motivată a autorităților prevăzute la alin. (4), importatorii pun la dispoziția acestora, informațiile și documentele necesare pentru a demonstra conformitatea unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate. În măsura în care anumite documente sau informații necesare nu se află în posesia sa, importatorul solicită, fără întârzieri nejustificate, producătorului furnizarea acestora și le transmite autorităților imediat după obținere. Documentele și informațiile se prezintă în limba româna 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.

Articolul 14. Obligațiile distribuitorilor

(1) Înainte de punerea la dispoziție pe piața Republicii Moldova a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, distribuitorii:

(a) se asigură că acționează în conformitate cu cerințele prezentei legi.

(b) se asigură că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată poartă plăcuța producătorului sau marca de omologare de tip necesară;

(c) este însoțit de documentele necesare și de instrucțiunile și informațiile privind siguranța, prevăzute la art. 56, în limba română;

(d) că producătorul și importatorul au respectat dispozițiile prevăzute la art. 9 alin. (11) și art. 12 alin. (5).

(2) Distribuitorii au obligația de a informa imediat producătorul cu privire la toate reclamațiile pe care le primesc referitoare la riscuri, incidente suspectate sau probleme de neconformitate legate de vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate, piesele sau echipamentele pe care le-au pus la dispoziție pe piața Republicii Moldova.

(3) Distribuitorii au obligația de a asigura că, pe toată perioada în care un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată se află în responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau de transport nu afectează conformitatea cu cerințele prevăzute în prezenta lege.

Articolul 15. Obligațiile distribuitorilor cu privire la vehiculele și echipamentele lor neconforme sau care prezintă un risc grav

(1) În cazul în care urmare a verificărilor 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, înmatricula sau pune în exploatare vehiculul, până când conformitatea nu a fost asigurată.

(2) În cazul în care urmare a verificărilor 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.

(3) În cazul în care urmare a verificărilor un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament pus pe piața Republicii 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.

(4) La cererea motivată a Autorității de omologare și/sau a Autorității de supraveghere a pieței, distribuitorii cooperează cu autoritățile în privința punerii la dispoziția informațiilor cu privire la toate măsurile întreprinse în vederea eliminării riscurilor prezentate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa sau echipamentul pe care aceștia le-au pus la dispoziție pe piață, inclusiv a informațiilor specificate la art. 9 alin. (6).

Articolul 16. Situațiile în care obligațiile producătorilor se aplică importatorilor și distribuitorilor

În sensul prezentei legi, importatorul sau distribuitorul este considerat producător și li se aplică obligațiile producătorilor, corespunzător rolului și responsabilităților acestora în lanțul de introducere și punere la dispoziție pe piață, în următoarele cazuri:

a) a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate în numele său sau al mărcii sale comerciale sau atunci când modifică un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată în așa fel încât vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată nu mai este în conformitate cu cerințele aplicabile; sau

b) a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate pe baza unei omologări ONU de tip acordate pentru un producător din afara Republicii Moldova și în lipsa unui reprezentant autorizat al producătorului pe teritoriul Republicii Moldova.

Articolul 17. Identificarea operatorilor economici

Operatorii economici, la solicitare, pun la dispoziția Autorității de omologare și/sau a Autorității de supraveghere a pieței, pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a unui vehicul și pentru o perioadă de 5 ani de la introducerea pe piață a unui sistem, a unei componente, a unei unități tehnice separate, a unei piese sau a unui echipament, datele de identificare a tuturor operatorilor economici:

a) care le-au furnizat un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament;

b) cărora le-au furnizat un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament.

Capitolul III

PROCEDURI PENTRU OMOLOGAREA DE TIP

Articolul 18. Proceduri pentru omologarea națională de tip

(1) La depunerea unei cereri de omologare de tip pentru întregul vehicul, producătorul poate alege una dintre următoarele proceduri:

a) omologarea de tip în etape succesive;

b) omologarea de tip într-o singură etapă;

c) omologarea de tip mixtă.

(2) La depunerea unei cereri de omologare de tip pentru un vehicul incomplet sau completat, producătorul poate alege o omologare de tip în mai multe etape. În cazul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. b), se aplică doar vehiculelor din subcategoriile L2e-U, L4e, L5e-B, L6e-BU și L7e-CU.

(3) Pentru omologarea de tip a unui sistem, omologarea de tip a unei componente și omologarea de tip a unei unități tehnice separate se aplică doar omologarea de tip într-o singură etapă.

(4) Omologarea de tip în mai multe etape:

a) este acordată unui tip de vehicul incomplet sau completat care, având în vedere stadiul de completare a vehiculului, este în conformitate cu datele din dosarul informativ prevăzut la art. 20.

b) este aplicată vehiculelor complete care au fost transformate sau modificate de un alt producător după completarea lor.

(5) Omologarea de tip pentru ultima etapă a completării se acordă numai după ce Autoritatea de omologare a verificat, dacă tipul de vehicul omologat în etapa finală este conform, în momentul omologării, cu toate cerințele tehnice aplicabile.

(6) Verificarea prevăzută la alin. (5) include analiza documentelor referitoare la toate cerințele stabilite de omologarea de tip a unui tip de vehicul incomplet acordată pe parcursul procedurii în mai multe etape, inclusiv dacă omologarea de tip a fost acordată pentru o categorie diferită de vehicul.

(7) Alegerea procedurii pentru omologarea de tip prevăzute la alin. (1) nu aduce atingere cerințelor aplicabile pe care tipul de vehicul omologat trebuie să le îndeplinească la momentul acordării omologării de tip pentru întregul vehicul.

(8) Omologarea de tip în mai multe etape poate fi utilizată de către un singur producător, cu condiția ca aceasta să nu fie utilizată pentru a eluda cerințele aplicabile vehiculelor produse într-o singură etapă.

(9) Vehiculele produse de un singur producător nu sunt considerate a fi produse în mai multe etape în sensul art. 39 și 46.

Articolul 19. Cererea de omologare de tip

(1) Producătorul prezintă Autorității de omologare o cerere însoțită de dosarul informativ.

(2) Pentru un anumit tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată se poate prezenta o singură cerere.

(3) Nu se poate prezenta o nouă cerere în Republica Moldova în ceea ce privește același tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată, în cazul în care:

(a) o autoritate de omologare dintr-un stat al Uniunii Europene a refuzat să acorde o omologare de tip pentru tipul respectiv;

(b) o autoritate de omologare dintr-un stat al Uniunii Europene a retras omologarea de tip pentru tipul respectiv;

(c) producătorul a retras o cerere de omologare de tip pentru tipul respectiv.

(4) Autoritatea de omologare respinge cererea de omologare de tip în cazul în care aceasta vizează:

a) un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată cu o desemnare de tip diferită față de cea dintr-o cerere anterioară, dacă modificările prezentate sunt insuficiente pentru a constitui un tip nou;

b) modificarea unei cereri de omologare anterioare, în cazul în care modificările operate nu justifică constituirea unui tip nou.

(5) O cerere de omologare de tip a unui anumit tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată include o declarație a producătorului prin care se certifică, în conformitate cu alin. (3) că:

(a) producătorul nu a solicitat o omologare de tip pentru același tip de la nicio altă autoritate de omologare și nicio altă autoritate de omologare nu a acordat producătorului o astfel de omologare;

(b) nicio autoritate de omologare nu a refuzat să acorde omologarea de tip tipului respectiv;

(c) nicio autoritate de omologare nu a retras omologarea de tip pentru tipul respectiv;

(d) producătorul nu a retras o cerere pentru omologare de tip a tipului respectiv.

(6) Pentru fiecare tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care urmează a fi omologată se prezintă o cerere separată.

Articolul 20. Dosarul informativ

(1) Solicitantul prezintă Autorității de omologare un dosar informativ care conține următoarele:

a) o fișă de informații, elaborată în conformitate cu modelul aprobat de autoritatea de omologare/organul central de specialitate din domeniul transporturilor, pentru omologarea de tip într-o singură etapă, omologarea de tip mixtă a întregului vehicul, omologarea de tip în etape succesive a întregului vehicul, în cazul omologării de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate;

b) setul complet de date, desene, fotografii și alte informații relevante;

c) pentru vehicule, indicarea procedurii sau procedurilor alese în conformitate cu art. 18 alin. (1);

d) orice informație suplimentară, prevăzută expres de lege sau de actele de implementare, și solicitată de Autoritatea de omologare în contextul procedurii de omologare de tip.

(2) Fișa de informații menționată la alin. (1) lit. a) pentru omologarea de tip a întregului vehicul conține un set complet de informații privind caracteristicile tipului de vehicul care sunt necesare autorității de omologare pentru a identifica tipul de vehicul și pentru a desfășura procedura de omologare de tip în mod adecvat.

(3) Producătorul prezintă dosarul informativ Autorității de omologare în unul din următoarele formate:

a) în format electronic semnat cu semnătură electronică;

b) pe suport de hârtie semnat olograf.

(4) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor stabilește modelul pentru fișa de informații și părțile dosarului informativ și a formatului electronic conform alin. (3).

Articolul 21. Informații suplimentare la cererea pentru omologare de tip, în funcție de procedură

(1) O cerere de omologare de tip în etape succesive conține, pe lângă dosarul informativ prevăzut la art. 20, setul complet de certificate de omologare de tip sau de certificate de omologare ONU de tip și anexele la acestea, care sunt necesare în temeiul actelor de punere în aplicare a prezentei legi.

(2) În sensul alin. (1), în cazul omologării de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, Autoritatea de omologare are acces la dosarul informativ și la certificatele de omologare de tip și la anexele la acestea, până în momentul luării deciziei în privința acordării sau refuzului de acordare a omologării de tip a întregului vehicul.

(3) Cererea de omologare de tip într-o singură etapă este însoțită de dosarul informativ.

(4) O cerere de omologare de tip mixtă, suplimentar la dosarul informativ, conține certificatele de omologare de tip eliberate conform cerințelor Uniunii Europene sau ale Regulamentelor ONU, precum și anexele la acestea, necesare în temeiul actelor normative de punere în aplicare a prezentei legi.

(5) Prin derogare de la alin. (4), în cazul sistemelor pentru care nu se prezintă un certificat de omologare de tip UE sau ONU, cererea trebuie să conțină suplimentar:

a) informațiile tehnice necesare pentru omologarea sistemelor respective direct în cadrul procedurii de omologare a vehiculului;

b) un raport de încercare, eliberat de un serviciu tehnic desemnat, care să ateste conformitatea sistemului cu cerințele tehnice aplicabile, înlocuind astfel certificatul de omologare de tip.

(6) O cerere de omologare de tip în mai multe etape conține cel puțin următoarele informații:

a) în prima etapă, acele părți ale dosarului informativ și acele certificate de omologare de tip sau certificate de omologare ONU de tip sau, dacă este cazul, rapoarte de încercare care sunt relevante pentru stadiul de completare a vehiculului de bază;

b) în cea de a doua etapă și în etapele ulterioare:

1) acele părți ale dosarului informativ și acele certificate de omologare de tip, sau certificate de omologare ONU de tip care sunt relevante pentru stadiul de completare curent;

2) o copie a certificatului de omologare de tip a întregului vehicul acordat în stadiul de fabricație anterior al vehiculului;

3) detalii complete privind orice modificare sau completare adusă vehiculului de producător;

(7) O cerere de omologare de tip în mai multe etape:

a) în cazul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. b), este însoțită de dosarul informativ, precum și de setul complet de certificate de omologare de tip necesare;

b) în cazul omologării de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, Autoritatea de omologare are acces la dosarul informativ corespunzător până în momentul acordării sau al refuzului omologării.

(8) Informațiile prevăzute la alin. (6) se prezintă în conformitate cu prevederile art. 20 alin. (4).

(9) Autoritatea de omologare și serviciile tehnice pot solicita producătorului, printr-o cerere motivată, să furnizeze informații și clarificări tehnice strict legate de documentele deja depuse, conform listei oficiale a actelor necesare pentru dosarul de omologare, în măsura în care acestea sunt necesare pentru verificarea conformității și pentru aplicarea cerințelor privind încercările prevăzute de lege sau pentru facilitarea efectuării acestora. Solicitățile nu pot avea ca efect introducerea unor cerințe noi și nici extinderea dosarului de omologare după cum este prevăzut expres de prezenta lege.

Capitolul IV

DESFĂȘURAREA PROCEDURILOR PENTRU OMOLOGAREA DE TIP

Articolul 22. Dispoziții generale privind procedurile pentru omologarea de tip

(1) Pentru fiecare tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată poate fi acordată doar o singură omologare de tip.

(2) Autoritatea de omologare acordă omologarea de tip numai după ce a verificat conformitatea aranjamentelor de producție prevăzute la art. 29 și îndeplinirea cerințelor aplicabile de către vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză.

(3) Autoritatea de omologare care a primit o cerere în conformitate cu art. 19 acordă o omologare națională de tip doar după ce verifică corespunderea cu cerințele stabilite în prezenta lege.

(4) Autoritatea de omologare pregătește un dosar de omologare care constă în:

a) dosarul informativ prevăzut la art. 20;

b) rapoarte de încercare;

c) celelalte documente adăugate la dosarul informativ de către serviciul tehnic sau de către Autoritatea de omologare în îndeplinirea atribuțiilor sale conform prezentei legi.

(5) Dosarul de omologare poate fi păstrat în format electronic. Acesta include un cuprins care precizează clar toate paginile și formatul fiecărui document

și care înregistrează în ordine cronologică orice modificare a omologării naționale de tip. Autoritatea de omologare păstrează dosarul de omologare timp de 10 ani după încetarea valabilității omologării de tip în cauză.

(6) Autoritatea de omologare refuză acordarea unei omologări de tip, în cazul cel puțin a unei situații de mai jos, în care constată că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care deși este conformă cu cerințele aplicabile:

- a) prezintă totuși un risc grav pentru siguranță;
- b) poate să dăuneze în mod grav mediului înconjurător sau sănătății publice.

(7) În cazul prevăzut la alin. (6), Autoritatea de omologare poate trimite, la solicitarea autorităților de omologare ale statelor membre ale Uniunii Europene, un dosar detaliat în care explică motivele deciziei sale și prezintă argumente în sprijinul constatărilor sale.

(8) În conformitate cu art. 18 alin. (5), în cazul procedurilor de omologare de tip în etape succesive, mixtă și în mai multe etape, autoritatea de omologare refuză acordarea unei omologări de tip în cazul în care constată că sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate nu sunt conforme cu cerințele prevăzute în prezenta lege.

(9) Autoritatea de omologare poate informa autoritățile de omologare din statele care au acordat omologări de tip sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate, în cazul survenirii prevederilor alin. (8).

(10) Autoritatea de omologare, poate prezenta la solicitarea autorităților de omologare din statele membre ale Uniunii Europene, în forma fișierelor electronice securizate, informații despre omologărilor de tip pe care le-a acordat, modificat, refuzat sau retras.

Articolul 23. Notificarea privind omologarea de tip

(1) La emiterea sau modificarea certificatului de omologare național de tip, Autoritatea de omologare pune la dispoziția Autorității de supraveghere a pieței o copie a certificatului de omologare de tip pentru fiecare tip de vehicul, sistem, componentă și unitate tehnică separată pentru care s-a acordat o omologare de tip, precum și anexele la aceasta, inclusiv rapoartele de încercare prevăzute la art. 26.

(2) Autoritatea de omologare, informează fără întârziere, dar nu mai târziu de 5 zile lucrătoare, autoritățile de omologare din statele membre a Uniunii Europene, despre refuzul acordării sau despre retragerea oricărei omologări naționale de tip, precizând motivele deciziei sale.

Articolul 24. Certificatul de omologare de tip

(1) Certificatul de omologare de tip conține următoarele anexe:

a) dosarul de omologare prevăzut la art. 22 alin. (4);

b) rapoartele de încercare prevăzute la art. 26 în cazul omologării de tip a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate ori fișa rezultatelor încercărilor în cazul omologării de tip a întregului vehicul;

c) în cazul omologării de tip a întregului vehicul, numele și specimenul de semnătură ale persoanei sau persoanelor autorizate să semneze certificatele de conformitate și o declarație privind funcția lor în cadrul persoanei juridice;

d) în cazul omologării de tip a întregului vehicul, un specimen completat al certificatului de conformitate pentru acel tip de vehicul.

(2) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor stabilește modelul certificatului de omologare de tip, pentru sistemul de numerotare și pentru fișa rezultatelor încercărilor, inclusiv formatele electronice aplicabile.

(3) Pentru fiecare tip de vehicul, sistem, componentă și unitate tehnică separată, Autoritatea de omologare efectuează următoarele operații:

a) completează toate secțiunile relevante ale certificatului de omologare național de tip, inclusiv anexele sale;

b) redactează descrierea dosarului de omologare conform prevederile art. 22 alin. (4);

c) emite producătorului, certificatul de omologare de tip completat și anexele sale.

(4) În cazul omologării de tip a cărei perioadă de valabilitate a fost limitată sau cu privire la care anumite dispoziții din prezenta lege nu se aplică, certificatul de omologare de tip precizează restricțiile respective sau dispozițiile relevante care nu se aplică.

(5) În cazul în care producătorul unui vehicul optează pentru procedura de omologare de tip mixtă, Autoritatea de omologare completează dosarul de omologare cu menționarea rapoartelor de încercare în cazul sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pentru care nu a fost emis niciun certificat de omologare național de tip.

(6) În sensul alin. (5), Autoritatea de omologare identifică exact în dosarul de omologare cerințele tehnice din actele de reglementare pentru care a fost încercat vehiculul.

(7) În cazul în care producătorul unui vehicul optează pentru procedura de omologare de tip într-o singură etapă, Autoritatea de omologare anexează la certificatul de omologare de tip o listă a actelor de reglementare relevante în conformitate cu modelul aprobat.

Articolul 25. Dispoziții speciale privind omologările de tip pentru sisteme, componente și unități tehnice separate

(1) O omologare de tip se acordă pentru un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată care este în conformitate cu datele din dosarul informativ și care îndeplinește cerințele tehnice specificate în actele de punere în aplicare a prezentei legi.

(2) În cazul în care componentele sau unitățile tehnice separate, indiferent dacă sunt sau nu destinate reparațiilor, service-ului sau întreținerii, fac la rândul lor obiectul unei omologări de tip de sistem pentru un vehicul, nu este necesară omologarea de tip suplimentară a componentelor sau unităților tehnice separate,

dacă nu se prevede o astfel de omologare de tip în actele de punere în aplicare a prezentei legi.

(3) În cazul în care o componentă sau o unitate tehnică separată își îndeplinește funcția sau prezintă o caracteristică specifică numai împreună cu alte părți ale vehiculului, iar din acest motiv conformitatea poate fi verificată numai în situația în care componenta sau unitatea tehnică separată respectivă funcționează împreună cu părțile respective ale vehiculului, domeniul de aplicare al omologării naționale de tip pentru componenta sau unitatea tehnică separată este limitat în consecință.

(4) În cazurile prevăzute la alin. (3), certificatul de omologare de tip specifică orice restricții de utilizare a componentei sau a unității tehnice separate și precizează condițiile speciale de instalare a respectivei componente sau unități tehnice separate pe un vehicul.

(5) În cazul în care componenta sau unitate tehnică separată prevăzută la alin. (3) și (4), este instalată pe un vehicul, Autoritatea de omologare verifică, în momentul omologării vehiculului, respectarea de către componenta sau unitatea tehnică separată a tuturor restricțiilor de utilizare aplicabile privind utilizarea sau condițiile de instalare.

Articolul 26. Încercările necesare pentru omologarea de tip

(1) Pentru acordarea omologărilor naționale de tip, autoritatea de omologare verifică conformitatea cu cerințele prezentei legi prin intermediul unor încercări adecvate efectuate de serviciile tehnice desemnate.

(2) Elementele fundamentale ale testelor, inclusiv cerințele tehnice pentru care s-a verificat conformitatea prin încercări, se înregistrează într-un raport de încercare.

(3) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă actele de stabilire a formatului rapoartelor de încercare.

(4) Producătorul pune la dispoziția Autorității de omologare și furnizează serviciilor tehnice vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate necesare în temeiul actelor de punere în aplicare a prezentei legi, pentru efectuarea încercărilor prevăzute.

(5) Sunt efectuate acele încercări ale vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care sunt necesare și reprezentative pentru tipul care urmează a fi omologat.

(6) În cazul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. b), producătorul poate selecta, de comun acord cu Autoritatea de omologare, un vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care, deși nu este reprezentativă pentru tipul care urmează a fi omologat, întrunește mai multe dintre cele mai nefavorabile caracteristici din punctul de vedere al nivelului de performanță prevăzut.

(7) La selectarea prevăzută în alin. (6), pot fi folosite metode de încercare virtuale pentru a facilita luarea deciziilor în timpul procesului de selecție.

(8) În cazul în care pentru parametrii și condițiile folosite pentru efectuarea încercărilor adecvate prevăzute la alin. (1) se prevede o gamă de valori, serviciile tehnice pot alege orice valoare din gama respectivă.

(9) La cererea producătorului și cu acordul Autorității de omologare, pot fi folosite metode de încercare virtuale, în conformitate cu prevederile actelor de punere în aplicare a prezentei legi, ca opțiuni alternative la încercările necesare.

Articolul 27. Măsurile privind conformitatea producției

(1) Autoritatea de omologare care acordă o omologare de tip, întreprinde măsurile necesare pentru a verifica, dacă producătorul fabrică vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate în conformitate cu tipul omologat.

(2) Măsurile indicate la alin. (1) pot fi întreprinse, în caz de necesitate, în cooperare cu autoritățile de omologare din state membre a Uniunii Europene.

(3) Autoritatea de omologare, pentru a verifica dacă un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată se conformează tipului omologat, ia măsurile necesare pentru a efectua verificările și încercările pe eșantioane prelevate la sediul producătorului, inclusiv la unitățile de producție ale acestuia, care sunt necesare pentru omologarea de tip.

(4) În cazul prevăzut la alin. (3), Autoritatea de omologare întreprinde măsurile necesare, pentru a efectua verificările corespunzătoare sau încercări cu frecvența prevăzută în actele de punere în aplicare a prezentei legi.

(5) Autoritatea de omologare în cazul omologării de tip întreprinde măsurile necesare pentru a verifica dacă producătorul respectă obligațiile prevăzute în actele de punere în aplicare a prezentei legi, în special, dacă în scopul respectării respectivelor obligații, producătorul a modificat sau a completat informațiile privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.

(6) În cazurile când Autoritatea de omologare, după acordarea omologării de tip, stabilește că producătorul nu mai produce vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate în conformitate cu tipul omologat sau cu cerințele prezentei legi sau stabilește că certificatele de conformitate nu mai sunt conforme cu prevederile art. 34 și 35 chiar dacă producția continuă, aceasta face demersurile necesare și se asigură că producătorul respectă și se conformează măsurilor de asigurare a conformității producției sau în caz contrar poate aplica măsuri restrictive necesare în conformitate cu prevederile actelor de punere în aplicare a prezentei legi, inclusiv retragerea omologării de tip.

Articolul 28. Finanțarea activităților de omologare

(1) Serviciile de omologare și de desemnare a serviciilor tehnice sunt prestate contra cost în condițiile alin. (5).

(2) Activitatea Autorității de supraveghere a pieței este finanțată din contul și în limita alocată în acest scop din bugetul de stat.

(3) Serviciile tehnice care solicită desemnarea plătesc tarifele stabilite în condițiile alin.(5). Tarifele se stabilesc luând în calcul necesitatea acoperirii costurilor aferente evaluării, desemnării și monitorizării respectivelor servicii tehnice.

(4) Veniturile obținute din tarifele prevăzute la alin. (1) și (3) se încasează de către Autoritatea de omologare. Modul de stabilire, încasare și utilizare a acestor venituri se aplică în conformitate cu prevederile Legii nr. 234/2021 privind serviciile publice și cu legislația aplicabilă.

(5) Metodologia de calculare a tarifelor prevăzute la prezentul articol se aprobă de către Guvern, iar nomenclatorul serviciilor și mărimea tarifelor se stabilesc în condițiile Legii nr. 234/2021 privind serviciile publice și ale Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.

Capitolul V **MODIFICĂRILE ȘI VALABILITATEA OMOLOGĂRILOR**

Secțiunea 1

Modificările omologării de tip pentru vehiculele din categoria M, N, O

Articolul 29. Modificările omologării de tip

(1) Producătorul informează Autoritatea de omologare, în cazul omologării de tip, cu privire la orice modificare a datelor din dosarul de omologare, inclusiv orice schimbare în dosarul cu documentația extinsă în temeiul actelor de punere în aplicare a prezentei legi.

(2) Autoritatea de omologare:

a) decide dacă schimbarea prevăzută la alin. (1) necesită o modificare, sub forma unei revizuirii sau a unei extinderi a omologării naționale de tip, în conformitate cu art. 30, sau dacă respectiva schimbare necesită o nouă omologare de tip.

b) în cazul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. b), poate decide, în urma consultării cu producătorul, că o nouă omologare de tip trebuie acordată.

(3) În cazul în care Autoritatea de omologare constată că o modificare necesită repetarea inspecțiilor sau a încercărilor, aceasta informează producătorul despre acest fapt.

(4) În cazul în care Autoritatea de omologare constată, pe baza inspecțiilor sau a încercărilor prevăzute la alin. (3), că sunt îndeplinite în continuare cerințele pentru omologarea de tip, se aplică procedurile prevăzută la art. 30.

(5) În cazul în care Autoritatea de omologare are temei să constate că modificările în ceea ce privește datele din dosarul de omologare nu pot fi acoperite de o extindere a omologării de tip existente, aceasta refuză să modifice omologarea de tip și dispune solicitarea de către producător a unei noi omologări de tip.

Articolul 30. Revizuirile și extinderile omologărilor de tip

(1) O modificare este considerată o „revizuire” în cazul în care Autoritatea de omologare constată că, în pofida modificării datelor din dosarul de omologare, respectivul tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată îndeplinește în continuare cerințele aplicabile pentru tipul respectiv și că, prin urmare, nu este necesară repetarea inspecției sau încercării.

(2) În cazul prevăzut la alin. (1), Autoritatea de omologare emite paginile revizuite din dosarul de omologare, după caz:

a) marcând fiecare pagină revizuită pentru a indica în mod clar natura modificării și data noii emiteri; sau

b) emite o versiune actualizată, consolidată a dosarului de omologare, însoțită de o descriere detaliată a modificărilor.

(3) Modificarea este considerată o „extindere” atunci când Autoritatea de omologare are temei să constate că datele din dosarul de omologare au fost modificate și în oricare dintre următoarele situații:

a) sunt necesare noi inspecții sau încercări pentru a verifica respectarea în continuare a cerințelor pe care s-a bazat actuala omologare de tip;

b) a fost modificată oricare dintre informațiile din certificatul de omologare de tip, cu excepția anexelor acestuia; sau

c) pentru tipul omologat de vehicul, de sistem, de componentă sau de unitate tehnică separată, intră în vigoare noi cerințe.

(4) În cazul unei extinderi conform prevederilor alin. (3), Autoritatea de omologare emite un certificat de omologare național de tip actualizat:

a) care este însoțit de un număr de extindere;

b) care crește odată cu numărul de extinderi succesive deja acordate;

c) care specifică în mod clar motivul extinderii și data noii emiteri;

d) prevede durata de valabilitate, dacă este aplicabil.

(5) În toate cazurile când sunt emise pagini modificate ale dosarului de omologare sau o versiune consolidată și actualizată a acestuia, descrierea dosarului de omologare este modificat în consecință, astfel încât să indice data celei mai recente extinderi sau revizuirii sau data celei mai recente consolidări a versiunii actualizate.

(6) Nu este necesară nicio extindere a omologării de tip a unui tip de vehicul în cazul în care noile cerințe prevăzute la alin. (3) lit. (c) sunt, din punct de vedere tehnic, irelevante pentru tipul de vehicul respectiv sau se referă la alte categorii de vehicule decât cea din care face parte tipul în cauză.

Articolul 31. Încetarea valabilității

(1) Omologarea de tip se eliberează:

a) conform termenelor prevăzute în alin. (2) pentru vehiculele prevăzute în art. 2 alin. (1) lit. a).

b) pe durată nelimitată pentru vehiculele prevăzute în art. 2 alin. (1) lit. b).

(2) La șapte ani de la ultima actualizare a dosarului de omologare în cazul unui certificat de omologare națională de tip a întregului vehicul pentru vehiculele din categoriile M1 și N1 și la 10 ani pentru vehiculele din categoriile M2, M3, N2, N3 și O, autoritatea de omologare de tip verifică dacă tipul de vehicul respectă toate actele de reglementare care sunt relevante pentru tipul respectiv.

(3) În cazul în care Autoritatea de omologare efectuează verificarea prevăzută la alin. (2), nu este necesar ca încercările prevăzute la art. 26 să fie repetate.

(4) Omologarea națională de tip își încetează valabilitatea în cazul survenirii oricărui din următoarele cazuri:

a) atunci când pentru tipul omologat de vehicul, de sistem, de componentă sau de unitate tehnică separată devin obligatorii noi cerințe pentru punerea la dispoziție pe piață, înmatriculare sau punerea în exploatare, iar omologarea națională de tip nu poate fi extinsă din motivele prevăzute la art. 30 alin. (3) lit. (c);

b) atunci când o verificare efectuată în conformitate cu alin. (1) și (2), constată că vehiculul nu respectă toate actele de reglementare care sunt relevante pentru tipul respectiv;

c) atunci când producția de vehicule în conformitate cu tipul omologat de vehicul este oprită definitiv în mod voluntar, fapt considerat a surveni atunci când niciun vehicul de tipul în cauză nu a fost fabricat în cei doi ani precedenți; cu toate acestea, astfel de omologări de tip își mențin valabilitatea în scopul înmatriculării sau al punerii în exploatare atât timp cât nu se aplică lit. (a);

d) în cazul în care omologarea națională de tip a fost retrasă în conformitate cu art. 27 alin. (6);

e) în cazul în care valabilitatea certificatului de omologare națională de tip expiră din cauza unor motive și restricții prevăzute la art. 37 alin. (8);

f) în cazul în care omologarea de tip s-a dovedit a fi bazată pe declarații false, rezultate falsificate ale încercării sau în cazul în care nu au fost dezvăluite date care ar fi condus la refuzul de a acorda omologarea de tip.

(5) În cazul în care omologarea de tip a întregului vehicul pentru o singură variantă a unui tip de vehicul sau pentru o singură versiune a unei variante își încetează valabilitatea, omologarea de tip a întregului vehicul pentru tipul de vehicul respectiv își încetează valabilitatea doar în privința variantei sau versiunii respective.

(6) În cazul în care producția unui anumit tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată este oprită definitiv, producătorul notifică de îndată acest fapt autorității de omologare care a acordat omologarea națională de tip respectivă.

(7) În termen de o lună de la primirea notificării prevăzute la alin. (6), Autoritatea de omologare poate informa autoritățile de omologare ale statelor membre ale Uniunii Europene.

(8) În cazul în care un certificat de omologare de tip este pe cale să își înceteze valabilitatea, producătorul este obligat să notifice despre acest fapt Autorității de omologare.

(9) La primirea notificării efectuate de producător conform alin. (8), Autoritatea de omologare poate comunica autorităților de omologare ale statelor membre a Uniunii Europene toate informațiile relevante pentru punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate, după caz.

(10) În ceea ce privește vehiculele, comunicarea prevăzută la alin. (9), precizează data la care a fost fabricat vehiculul și numărul de identificare („VIN”) al acestuia, corespunzătoare ultimului vehicul produs.

Secțiunea a 2-a

Modificările omologării de tip pentru vehiculele din categoria L

Articolul 32. Modificările omologării de tip pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri

(1) În cazul unei extinderi, Autoritatea de omologare actualizează toate secțiunile relevante din certificatul de omologare de tip, anexele sale și descrierea dosarului de omologare, iar certificatul actualizat și anexele sale sunt puse la dispoziția solicitantului în termen optim.

(2) În cazul unei revizuirii, documentele revizuite sau, după caz, versiunea consolidată sau actualizată, inclusiv descrierea revizuită a dosarului de omologare, sunt puse în termen optim la dispoziția solicitantului de către Autoritatea de omologare.

(3) Autoritatea de omologare notifică, la solicitarea autorităților de omologare ale statelor membre a Uniunii Europene, orice modificare adusă omologărilor de tip.

Articolul 33. Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor

(1) Cu excepțiile expres stabilite în art. 43 și 44, vehiculele pentru care omologarea de tip a întregului vehicul este obligatorie sau pentru care producătorul a obținut o astfel de omologare de tip în temeiul prezentei legi se pune la dispoziție pe piață, se înmatriculează sau sunt puse în exploatare dacă sunt însoțite de un certificat de conformitate eliberat în conformitate cu prevederile art. 36.

(2) În cazul în care vehiculele prevăzute la alin. (1) sunt incomplete, punerea la dispoziție pe piață a acestora este permisă, dar autoritatea responsabilă cu înmatricularea vehiculelor din Republica Moldova refuză înmatricularea și circulația pe drumuri a unor astfel de vehicule.

Capitolul VI

CERTIFICATUL DE CONFORMITATE ȘI MARCAJELE

Articolul 34. Certificatul de conformitate pe suport de hârtie

(1) Producătorul emite un certificat de conformitate sub forma unui document pe suport de hârtie care însoțește fiecare vehicul complet, incomplet sau completat fabricat în conformitate cu tipul de vehicul omologat, de un model prevăzut în actele de punere în aplicare a prezentei legi.

(2) Certificatul de conformitate pe suport de hârtie este conceput astfel încât să prevină falsificarea și:

a) descrie principalele caracteristici ale vehiculului, precum și performanțele tehnice ale acestuia în termeni concreți;

b) include data de fabricație a vehiculului;

c) se înmânează gratuit cumpărătorului odată cu vehiculul, iar înmânarea certificatului nu poate fi condiționată de o cerere explicită sau de transmiterea de informații suplimentare producătorului.

(3) Emiterea de către producător a certificatului de conformitate sub forma unui document pe suport de hârtie care însoțește fiecare vehicul, este opțională, cu condiția că acesta pune la dispoziție un certificat de conformitate în format electronic.

(4) Pentru o perioadă de 10 ani începând cu data la care a fost fabricat vehiculul, producătorul emite, la cererea proprietarului vehiculului, un duplicat al certificatului de conformitate pe suport de hârtie, contra unei plăți care nu depășește costul de emiteră a duplicatului certificatului. Cuvântul „duplicat” este perfect vizibil pe fața oricărui duplicat al certificatului.

(5) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă actele de punere în aplicare privind certificatul de conformitate pe suport de hârtie care includ:

a) modelul certificatului de conformitate;

b) elementele de securitate pentru a împiedica falsificarea certificatului de conformitate;

c) specificația privind modalitatea de semnare a certificatului de conformitate.

(6) Certificatul de conformitate pe suport de hârtie se redactează în limbă română și limba engleză

(7) Persoana autorizată să semneze certificatul de conformitate pe suport de hârtie face parte din personalul producătorului și este autorizată în mod corespunzător să reprezinte asumarea responsabilității juridice a producătorului cu privire la proiectarea și la fabricația vehiculului sau cu privire la conformitatea producției vehiculului.

(8) Certificatul de conformitate pe suport de hârtie se completează integral și nu conține restricții de utilizare a vehiculului altele decât cele prevăzute de prezenta lege și de actele pentru punerea în aplicare a acesteia.

(9) În cazul unui vehicul de bază incomplet, producătorul completează doar rubricile din certificatul de conformitate pe suport de hârtie care sunt relevante în ceea ce privește gradul de completare al vehiculului.

(10) În cazul unui vehicul incomplet sau completat, producătorul completează doar rubricile din certificatul de conformitate pe suport de hârtie care privesc adăugirile sau modificările efectuate în stadiul actual al omologării și, după caz, anexează toate certificatele de conformitate pe suport de hârtie care au fost emise în etapele anterioare.

(11) În cazul vehiculelor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. b):

a) omologate în conformitate cu dispozițiile art. 37, certificatul de omologare conține în titlu expresia „omologare provizorie”;

b) omologate în conformitate cu dispozițiile art. 39, certificatul de omologare conține în titlu expresia „Pentru vehicule complete/completate omologate de tip în serii mici”, iar în imediata sa apropiere se indică anul de producție, urmat de un număr secvențial cuprins între 1 și numărul limită aprobat de autoritatea de omologare, specificând, pentru fiecare an de producție, poziția vehiculului respectiv în cadrul producției alocate în anul în cauză.

Articolul 35. Certificatul de conformitate în format electronic

(1) Fără a aduce atingere art. 34 alin. (1), producătorul pune la dispoziția Autorității de omologare care a acordat omologarea de tip pentru întregul vehicul, sub formă de date structurate în format electronic, certificatul de conformitate, în conformitate cu actele de punere în aplicare prevăzute la alin.(4), astfel încât certificatul de conformitate să poată fi accesat de către autoritatea de supraveghere a pieței și de către autoritățile responsabile cu înmatricularea.

(2) În privința tipurilor de vehicule care dețin certificatul de omologare de tip a unui stat membru al Uniunii Europene, pentru vehicule fabricate în serii mici, Autoritatea de omologare poate exonera producătorii de obligația prevăzută la alin. (1), conform condițiilor stabilite în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(3) Autoritatea de omologare care primește certificatul de conformitate sub formă de date structurate în format electronic, oferă acces numai pentru citirea certificatului de conformitate, iar în cazul vehiculelor fabricate în mai multe etape, astfel de acces se oferă producătorului din etapa ulterioară.

(4) Ținând cont de datele care sunt indicate în certificatul de conformitate pe suport de hârtie, Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă acte de punere în aplicare privind certificatele de conformitate sub formă de date structurate în format electronic care includ:

a) formatul și structura de bază ale elementelor de date din cadrul certificatelor de conformitate în format electronic și mesajele utilizate în cadrul schimbului;

b) cerințele minime privind schimbul securizat de date, inclusiv prevenirea coruperii datelor și a folosirii abuzive a datelor și măsurile de garantare a autenticității datelor electronice, cum ar fi utilizarea semnăturii digitale;

c) modalitățile pentru schimbul de date din cadrul certificatului de conformitate în format electronic;

d) cerințele minime pentru identificatorul unic specific vehiculului și pentru formatul informațiilor pentru cumpărător;

e) accesul, menționat la alin. (3), doar pentru citire;

f) derogări pentru producătorii de anumite categorii de vehicule și tipuri de vehicule produse în serii mici.

(5) Autoritatea de omologare poate face schimb de certificate de conformitate în format electronic cu state membre ale Uniunii Europene în exercitarea funcțiilor și atribuțiilor sale, în condițiile prezentului articol.

Articolul 36. Plăcuțele producătorului și marcajele de omologare

(1) Producătorul unui vehicul aplică pe fiecare vehicul fabricat în conformitate cu tipul omologat:

a) o plăcuță a producătorului;

b) plăcuțe suplimentare, indicații sau simboluri, cu marcajele prevăzute în prezenta lege și în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(2) Producătorul unei componente sau al unei unități tehnice separate aplică pe fiecare componentă și unitate tehnică separată fabricată în conformitate cu tipul omologat, indiferent dacă aceasta face parte dintr-un sistem:

a) marca de omologare de tip prevăzută de actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi sau al regulamentului CEE-ONU aplicabil;

b) cel puțin denumirea comercială sau marca comercială a producătorului, precum și numărul tipului sau un număr de identificare, în cazul în care nu este prevăzută aplicarea unei astfel de mărci de omologare de tip, pe componenta sau unitatea tehnică separată respectivă.

(3) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului pentru marca de omologare.

(4) Operatorii economici introduc și pun la dispoziție pe piață doar acele vehicule, componente și unități tehnice separate care sunt marcate în conformitate cerințele din prezenta lege.

Capitolul VII TEHNOLOGII SAU CONCEPTE NOI

Articolul 37. Derogări pentru tehnologii sau concepte noi

(1) Producătorul poate solicita o omologare de tip pentru un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată care încorporează tehnologii sau concepte noi, care nu sunt conforme cu prevederile prezentei legi sau ale actelor pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(2) Autoritatea de omologare acordă omologarea de tip prevăzută la alin. (1) dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

a) cererea de omologare de tip precizează motivele pentru care tehnologiile sau conceptele noi în cauză determină incompatibilitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate cu prevederile actelor pentru punerea în aplicare a prezentei legi;

b) în cererea de omologare de tip sunt descrise:

1) implicațiile pentru siguranță și pentru mediu ale tehnologiilor sau ale conceptelor noi;

2) măsurile luate pentru a se garanta că, în comparație cu cerințele pentru care se solicită derogarea, este asigurat un nivel de siguranță și de protecție a mediului cel puțin echivalent;

c) sunt prezentate rezultate ale încercărilor care dovedesc că este îndeplinită condiția de la litera (b), însoțite de descrierile relevante.

(3) Acordarea omologărilor de tip prin derogare în cazul tehnologiilor sau al conceptelor noi face obiectul unei proceduri expres stabilite în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(4) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă actele de punere în aplicare pentru stabilirea procedurii cu privire la acordarea dreptului prevăzut la alin. (1).

(5) Autoritatea de omologare poate acorda o omologare de tip provizorie, valabilă numai pe teritoriul Republicii Moldova, pentru un tip de vehicul vizat în derogarea solicitată.

(6) Caracterul provizoriu și valabilitatea teritorială limitată ale omologării de tip figurează în titlul certificatului de omologare de tip și în titlul certificatului de conformitate.

(7) Autoritatea de omologare poate accepta pe teritoriul Republicii Moldova omologarea UE de tip provizorie.

(8) Actele de punere în aplicare menționate la alin. (3) stabilesc dacă autorizațiile fac obiectul vreunei restricții, în special în ceea ce privește numărul maxim de vehicule care intră sub incidența autorizației.

(9) În toate cazurile, omologarea națională de tip este valabilă cel puțin 36 de luni.

(10) În cazul în care, acordarea autorizației este refuzată, Autoritatea de omologare informează titularul omologării de tip provizorii că omologarea de tip provizorie va fi revocată în termen de șase luni de la data actului de punere în aplicare.

(11) Vehiculele care au fost produse în conformitate cu omologarea de tip provizorie înainte de încetarea valabilității acesteia pot fi introduse pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare în Republica Moldova dacă a acceptat omologarea de tip provizorie.

Articolul 38. Ajustarea cadrului de reglementare

(1) În cazul în care a fost acordată omologarea de tip provizoriu în temeiul art. 37, autoritatea prevăzută la art. 37 alin. (4) ia imediat măsurile necesare pentru modificarea actelor normative în cauză la ultimele evoluții tehnologice, în sensul ridicării restricțiilor.

(2) În cazul în care derogarea acordată în temeiul art. 37 se referă la un regulament ONU, Organul central de specialitate din domeniul transporturilor înaintează propuneri pentru modificarea regulamentului ONU în cauză, în conformitate cu procedura aplicabilă în temeiul Acordului privind adoptarea prescripțiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și piese care pot fi montate și/sau pot fi utilizate pe vehiculele cu roți și condițiile pentru recunoașterea omologărilor pe baza acestor prescripții, din 1958, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 111/2016.

Capitolul VIII

VEHICULE PRODUSE ÎN SERII MICI

Articolul 39. Omologarea de tip a vehiculelor produse în serii mici

(1) Producătorii pot solicita o omologare națională de tip a vehiculelor produse în serii mici.

(2) Autoritatea de omologare poate decide să exonereze orice tip de vehicul prevăzut la alin.(1) de obligația de a respecta una sau mai multe dintre cerințele prezentei legi sau de actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, în situația în care aplicarea acestora este incompatibilă cu particularitățile constructive sau cu destinația specifică a vehiculului, cu condiția că sunt aplicate eficient cerințele alternative.

(3) În cazul omologării de tip a vehiculelor produse în serii mici, Autoritatea de omologare acceptă sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care sunt omologate de tip în conformitate cu cerințele stabilite în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(4) Certificatului de omologare de tip pentru vehicule produse în serii mici i se acordă un număr unic în conformitate cu un sistem de numerotare armonizat cu indicarea:

- a) statului care a acordat omologarea de tip;
- b) mențiunea faptului că omologarea este una acordată pentru o serie mică la nivel național.

(5) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului și a sistemului de numerotare pentru certificatul de omologare națională de tip a vehiculelor produse în serii mici, cu mențiunea „Certificat de omologare națională de tip pentru vehicule produse în serii mici” și precizează conținutul și natura derogărilor acordate în temeiul alin.(2).

(6) La solicitarea producătorului, se expediază prin scrisoare recomandată sau prin poșta electronică o copie a certificatului de omologare de tip și a anexelor acestuia autorităților de omologare ale statelor membre ale Uniunii Europene desemnate de producător.

Articolul 40. Valabilitatea omologării de tip a vehiculelor produse în serii mici

(1) Valabilitatea omologării naționale de tip a vehiculelor produse în serii mici este valabilă pe teritoriul Republicii Moldova.

(2) La cererea producătorului, Autoritatea de omologare trimite autorităților de omologare ale statelor membre ale Uniunii Europene indicate de producător o copie a certificatului de omologare de tip, inclusiv părțile relevante din dosarul de omologare, prin scrisoare recomandată sau prin e-mail.

(3) Autoritatea de omologare poate accepta omologarea de tip emisă de un stat membru al Uniunii Europene, cu excepția cazului în care Autoritatea de omologare are motive rezonabile de a crede că cerințele tehnice naționale în temeiul cărora a fost omologat tipul de vehicul nu sunt echivalente cu cerințele proprii stabilite de prezenta lege și actele de punere în aplicare a ei.

(4) În cazul în care Autoritatea de omologare, primește o solicitare similară cu cea prevăzută la alin. (2) inclusiv toate documentele indicate, de la o autoritate de omologare ale unui stat membru al Uniunii Europene la solicitarea unui producător, Autoritatea de omologare comunică autorității de omologare dintr-un stat membru al Uniunii Europene decizia sa de a accepta sau a refuza omologarea de tip.

(5) La cererea unui solicitant care intenționează să introducă pe piață, să înmatriculeze sau să pună în exploatare într-un stat un vehicul care deține o omologare de tip pentru vehicule produse în serii mici, Autoritatea de omologare pune la dispoziția autorității naționale a celui alt stat, indicat de către solicitant, o copie a certificatului de omologare de tip, inclusiv părțile relevante din dosarul de omologare.

Capitolul IX

OMOLOGĂRI INDIVIDUALE ALE VEHICULELOR

Articolul 41. Omologarea individuală a vehiculelor

(1) Prezentul capitol nu se aplică vehiculelor incomplete.

(2) Autoritatea de omologare poate acorda o omologare individuală pentru vehiculele, inclusiv cele cu destinație specială, care respectă cerințele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(3) Cererea de omologare individuală a vehiculului este prezentată de către proprietarul vehiculului, de către producător, de către reprezentantul producătorului sau de către importator.

(4) Autoritatea de omologare nu solicită și nu efectuează încercări distructive pentru a stabili dacă vehiculul îndeplinește cerințele prevăzute la alin.(2), dar folosesc în schimb orice informație relevantă furnizată de către solicitant în acest scop.

(5) Certificatului de omologare individuală a unui vehicul:

a) i se acordă un număr unic în conformitate cu un sistem de numerotare armonizat;

b) are mențiunea „Republica Moldova”;

c) poate conține și alte date relevante.

(6) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă acte de punere în aplicare a prezentei legi, în vederea stabilirii modelului și a sistemului de numerotare pentru certificatele de omologare individuală naționale a vehiculului.

(7) Autoritatea de omologare poate permite introducerea pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor care au un certificat de omologare UE individuală în curs de valabilitate, cu condiția că respectă cerințele aplicabile din prezenta lege și actele de punere în aplicare a prezentei legi.

Articolul 42. Proceduri de omologare individuală ale vehiculelor

(1) Pentru un anumit vehicul, unic sau nu, Autoritatea de omologare poate acorda o derogare de la obligația de a respecta una sau mai multe cerințe ale prezentei legi sau de actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, în situațiile în care se constată o incompatibilitate între caracteristicile constructive ale vehiculului și cerințele tehnice specifice, cu condiția că sunt aplicate efectiv cerințe alternative corespunzătoare.

(2) O cerere de omologare individuală a vehiculului poate fi depusă de către proprietarul vehiculului, de către producător, de către reprezentantul producătorului sau de către importator.

(3) În scopul unei omologări individuale a vehiculului, Autoritatea de omologare acceptă sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care sunt omologate de tip în conformitate cerințelor prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(4) În cazul în care vehiculul este conform cu descrierea anexată la cerere și cu cerințele alternative relevante, Autoritatea de omologare emite un certificat de omologare națională individuală a vehiculului.

(5) Certificatului de omologare individuală a vehiculului i se acordă un număr unic în conformitate cu un sistem de numerotare armonizat cu mențiunea „Republica Moldova” și identificarea cerințelor pe care vehiculul le respectă.

(6) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului și a sistemului de numerotare armonizat pentru certificatul de omologare individuală a vehiculului.

Articolul 43. Valabilitatea omologării individuale a vehiculului

(1) Prezentul articol se aplică vehiculelor care au fost omologate de tip în conformitate cu cerințele prezentei legi și care au fost modificate înainte de prima înmatriculare sau de punerea lor în exploatare.

(2) Valabilitatea omologării individuale a vehiculului se limitează la teritoriul Republicii Moldova.

(3) La cererea unui solicitant Autoritatea de omologare îi pune la dispoziția solicitantului o declarație privind cerințele tehnice pe baza cărora vehiculul a fost omologat, în cazul în care dorește să pună la dispoziție pe piață, să înmatriculeze sau să pună în exploatare într-un alt stat un vehicul căruia i s-a acordat o omologare individuală.

(4) Autoritatea de omologare poate permite punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare pe teritoriul țării a unui vehicul căruia un alt stat membru al Uniunii Europene i-a acordat o omologare națională individuală în conformitate cu prevederile art. 42, cu excepția cazului când Autoritatea de omologare are motive rezonabile să creadă că respectivele cerințe alternative în baza cărora vehiculul a fost omologat nu sunt echivalente cu dispozițiile sale sau că vehiculul nu este conform cu cerințele prezentei legi și ale actelor pentru punerea în aplicare a acesteia.

Articolul 44. Dispoziții specifice

Procedurile stabilite la art. 41 și 42 se pot aplica în cazul unui anumit vehicul fabricat în mai multe etape, însă aceste proceduri nu substituie o etapă intermediară din cadrul derulării normale a unei omologări de tip în mai multe etape și nu se aplică pentru obținerea omologării etapei inițiale a unui vehicul.

Capitolul X PUNEREA LA DISPOZIȚIE PE PIAȚĂ, ÎNMATRICULAREA SAU PUNEREA ÎN EXPLOATARE

Articolul 45. Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor

(1) Vehiculele pentru care omologarea de tip a întregului vehicul este obligatorie sau pentru care producătorul a obținut omologarea de tip respectivă se pun la dispoziție pe piață, se înmatriculează sau sunt puse în exploatare dacă sunt conforme cu cerințele stabilite în art. 48, 49 și 50 și sunt însoțite de un certificat de conformitate valabil emis în conformitate cu prevederile art. 34 și 35.

(2) Înmatricularea și punerea în exploatare a vehiculelor incomplete:

a) pot fi refuzate atât timp cât vehiculele rămân incomplete;

b) nu se folosesc cu scopul de a eluda aplicarea art. 46.

(3) Vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care sunt însoțite de o omologare UE de tip valabilă sau de un certificat de conformitate UE pot fi introduse sau puse la dispoziție pe piața națională în baza unei proceduri de recunoaștere administrativă simplificată, în condițiile prezentei legi.

(4) Recunoașterea administrativă simplificată constă în verificarea documentelor justificative și în înscrierea acestora în evidențele autorității de omologare, fără reluarea procedurilor de omologare, testare sau evaluare tehnică.

(5) Respectarea condițiilor prevăzute la alin. (1) și (2) nu limitează și nu aduce atingere competențelor autorităților naționale de a adopta măsuri restrictive sau corective în condițiile prevăzute de prezenta lege.

Articolul 46. Punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor de sfârșit de serie

(1) Autoritatea competentă pentru înmatricularea vehiculelor, poate înmatricula vehiculele conforme unui tip de vehicul a cărui omologare de tip nu mai este valabilă și Autoritatea de omologare poate autoriza punerea la dispoziție pe piață și punerea în exploatare a acestora, cu condiția ca acele vehicule aflate pe teritoriul Republicii Moldova să fi făcut obiectul unei omologări de tip valabile în momentul fabricării și care nu au fost înmatriculate sau puse în exploatare înainte de expirarea termenelor prevăzute în alin. (2).

(2) Prevederile alin. (1) se aplică doar:

a) în cazul vehiculelor complete, pentru o perioadă de 12 luni de la data expirării valabilității omologării de tip;

b) în cazul vehiculelor completate, pentru o perioadă de 18 luni de la data respectivă.

(3) Producătorul care acționează în corespundere cu prevederile alin. (1), prezintă o cerere Autorității de omologare, care conține specificarea motivelor tehnice și economice care împiedică vehiculele respective să îndeplinească noile cerințe tehnice.

(4) Autoritatea de omologare, decide în termen de până la trei luni de la primirea unei cereri depuse în condițiile alin. (3), dacă permite înmatricularea sau punerea în exploatare a vehiculelor respective pe teritoriul Republicii Moldova și, în caz afirmativ, numărul acelor vehicule.

(5) Autoritatea responsabilă de înmatriculare aplică măsurile corespunzătoare pentru a se asigura că numărul de vehicule care urmează a fi înmatriculate sau puse în exploatare în cadrul procedurii stabilite la prezentul articol este controlat în mod eficient.

(6) Numărul de vehicule de sfârșit de serie nu depășește fie 10% din numărul de vehicule înmatriculate în cei doi ani precedenți, fie 100 de vehicule, luându-se în calcul cea mai mare dintre aceste două cifre.

(7) Pe certificatul de conformitate al vehiculelor puse în funcțiune în conformitate cu această procedură se include o intrare care definește vehiculele drept „sfârșit de serie”.

Articolul 47. Punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor și a unităților tehnice separate

(1) Componentele și unitățile tehnice separate, inclusiv cele destinate serviciilor post-vânzare, pot fi puse la dispoziție pe piață sau pot fi puse în exploatare cu condiția că:

a) îndeplinesc cerințele stabilite în prezenta lege și actele pentru punerea în aplicare a acesteia;

b) sunt marcate în conformitate cu prevederile art. 36;

(2) Autoritatea de omologare poate permite punerea la dispoziție pe piață sau punerea în exploatare a componentelor și a unităților tehnice separate care:

a) fac obiectul unei derogări în temeiul art. 37 sau care urmează să fie instalate pe vehicule care fac obiectul omologărilor acordate în conformitate cu art. 39-41 privind componenta sau unitatea tehnică separată în cauză;

b) urmează a fi utilizate la vehicule a căror omologare de tip în temeiul prezentei legi nu a fost necesară în momentul în care vehiculele respective au fost puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare.

Capitolul XI **CLAUZE DE SIGURANȚĂ**

Articolul 48. Evaluarea privind vehiculele și componentele în privința cărora există suspiciuni de risc grav sau de neconformitate

(1) În cazul în care, Autoritatea de supraveghere a pieței, dispune de informații, de date tehnice sau de indicii de neconformitate, în baza propriilor activități de supraveghere a pieței sau a unor informații comunicate de Autoritatea de omologare sau de un producător sau în baza unor reclamații, că un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată prezintă un risc grav pentru sănătatea sau siguranța persoanelor sau în privința altor aspecte legate de protecția interesului public care cade sub incidența prezentei legi ori nu se conformează cerințelor prevăzute de acesta, Autoritatea de supraveghere evaluează vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză cu privire la cerințele aplicabile prevăzute în prezenta lege.

(2) Operatorii economici care cad sub incidența alin. (1) și Autoritatea de omologare cooperează pe deplin cu Autoritatea de supraveghere a pieței inclusiv prin transmiterea rezultatelor tuturor verificărilor sau încercărilor relevante efectuate în conformitate cu art. 27.

Articolul 49. Procedurile aplicate vehiculelor și componentelor care prezintă un risc grav sau nu sunt conforme cu cerințele

(1) În cazul în care, în urma efectuării evaluării conform art.48, Autoritatea de supraveghere a pieței constată că un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată prezintă un risc grav pentru sănătatea sau siguranța persoanelor sau în privința altor aspecte legate de protecția interesului public care intră sub incidența prezentei legi, aceasta solicită operatorului economic vizat să ia imediat toate măsurile corective adecvate pentru a garanta că vehiculul,

sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză nu mai prezintă riscul respectiv în momentul introducerii pe piață, al înmatriculării sau al punerii în exploatare.

(2) Operatorii economici vizați de acțiunile prevăzute la alin. (1) au obligația de a coopera în deplină măsură cu Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței.

(3) În cazul în care, în urma efectuării evaluării în temeiul art. 48, Autoritatea de supraveghere a pieței constată că un vehicul, un sistem, o componentă sau unitate tehnică separată nu este conformă cu prevederile prezentei legi, dar nu prezintă un risc grav astfel cum se menționează la alin. (1), aceasta solicită ca operatorul economic să ia toate măsurile corective adecvate într-o perioadă de timp rezonabilă, stabilită de Autoritatea de supraveghere a pieței, astfel încât să aducă un vehicul, un sistem, o componentă sau unitate tehnică separată în conformitate cu cerințele normative aplicabile.

(4) La stabilirea perioadei de timp prevăzute la alin. (3), Autoritatea de supraveghere a pieței, ia în calcul că termenul este proporțional cu gravitatea neconformității pentru a se asigura că vehiculul, sistemul, componenta sau unitatea tehnică separată în cauză este conformă în momentul introducerii pe piață, al înmatriculării sau al punerii în exploatare.

(5) În conformitate cu obligațiile prevăzute la art. 9-17, operatorii economici se asigură că sunt luate toate măsurile corective necesare în privința tuturor vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate în cauză pe care aceștia le-au introdus pe piață, înmatriculat sau pus în exploatare în Republica Moldova.

(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 alin. (1)-(3);

b) un risc impune măsuri de acțiune rapidă.

(7) În cazul în care Autoritatea de omologare are temei rezonabil să considere că neconformitatea nu se limitează la teritoriul național, acestea poate informa celelalte autorități de omologare din statele membre ale Uniunii Europene cu privire la rezultatele evaluării și la acțiunile impuse operatorului economic.

(8) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii unei clasificări a gravității neconformității și a măsurilor corespunzătoare pe care autoritățile naționale le iau pentru a asigura aplicarea eficientă a prezentului articol.

Articolul 50. Măsuri corective și restrictive

(1) În cazul adoptării măsurilor corective sau restrictive în conformitate cu art. 49, autoritatea care dispune aplicarea măsurilor, informează cealaltă autoritatea națională prevăzută la același articol, autoritatea de înmatriculare și autoritatea de omologare din alt stat, cu privire la constatările sale;

(2) Informațiile furnizate conform alin. (1) includ toate detaliile disponibile, în special datele necesare pentru identificarea vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate în cauză, a originii lor, a naturii presupusei neconformități și a riscului implicat, a tipului și a duratei măsurilor corective și restrictive naționale adoptate, precum și argumentele prezentate de operatorul economic relevant.

(3) Autoritatea prevăzută la alin. (1) care adoptă măsuri corective sau restrictive precizează, de asemenea, dacă riscul sau neconformitatea se datorează neîndeplinirii de către vehicul, de către sistem, de către componentă sau de către unitatea tehnică separată a cerințelor legate de sănătatea și siguranța persoanelor, de protecția mediului sau de alte aspecte referitoare la protecția interesului public reglementate de prezentul regulament sau lacunelor din actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(4) În cazul în care o măsură corectivă este considerată drept justificată, măsura respectivă se pune gratuit la dispoziția deținătorilor de înmatriculări pentru vehiculele afectate.

(5) În cazul în care s-au executat reparații pe cheltuiala deținătorului înmatriculării înainte de adoptarea măsurii corective, producătorul rambursează costul acestor reparații până la costul reparațiilor necesare în conformitate cu măsura corectivă respectivă.

Articolul 51. Omologarea de tip neconformă

(1) În cazul în care, în urma activităților de supraveghere a pieței sau pe baza unor informații obiective, Autoritatea de omologare constată 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 în prezenta lege, aceasta poate dispune, prin decizie motivată, măsuri restrictive cu privire la efectele respectivei omologări pe teritoriul Republicii Moldova.

(2) Măsurile prevăzute la alin. (1) sunt limitate la ceea ce este strict necesar pentru protecția interesului public, au caracter proporțional și temporar și nu constituie o reevaluare tehnică generală a omologării UE de tip.

(3) Autoritatea de omologare notifică autoritatea de omologare din statul membru al Uniunii Europene care a acordat omologarea UE de tip cu privire la măsurile adoptate și motivele care au stat la baza acestora.

(4) Dispozițiile art. 48, 49 și 50 se aplică în mod corespunzător vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care fac obiectul măsurilor prevăzute la prezentul articol și care au fost deja puse la dispoziție pe piață.

Articolul 52. Piesele sau echipamentele care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale

(1) Piesele sau echipamentele care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale pentru siguranța vehiculului sau pentru performanța lui de mediu nu sunt introduse pe piață, nu sunt puse în exploatare și sunt interzise, cu excepția cazului în care au fost autorizate de Autoritatea de omologare.

(2) Autorizațiile prevăzute la alin. (1) se aplică doar pentru numărul restrâns de piese sau echipamente, care sunt incluse în lista prevăzută la alin. (3).

(3) Autoritatea de omologare înaintează propuneri în vederea modificării actelor pentru punerea în aplicare a prezentei legi, pentru a ține seama de evoluțiile tehnice și în materie de reglementare prin stabilirea și actualizarea listei de piese sau echipamente pe baza unei evaluări a următoarelor:

a) măsura în care există un risc grav pentru siguranța sau performanța de mediu a vehiculelor care sunt echipate cu piesele sau echipamentele respective;

b) efectul potențial asupra consumatorilor și asupra producătorilor de pe piața post vânzare al unei eventuale autorizații pentru piesele sau echipamentele respective.

(4) Alin. (1) nu se aplică pieselor sau echipamentelor originale sau pieselor sau echipamentelor care aparțin unui sistem omologat de tip în conformitate cu prevederile actelor pentru punerea în aplicare a prezentei legi, cu excepția cazului în care omologarea de tip se referă la alte aspecte decât riscul grav prevăzut la alin.(1).

(5) Alin. (1) nu se aplică pieselor sau echipamentelor care sunt fabricate în mod exclusiv pentru vehiculele de curse.

(6) Piesele sau echipamentele enumerate în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, care sunt utilizate atât pentru curse, cât și pentru circulația pe drumuri se pun la dispoziție pe piață doar pentru vehiculele destinate utilizării pe drumuri publice.

Articolul 53. Cerințe conexe pentru piese și echipamente care pot prezenta un risc grav pentru buna funcționare a sistemelor esențiale

(1) Producătorul de piese sau echipamente poate solicita autorizația prevăzută la art. 52 alin. (1) printr-o cerere prezentată Autorității de omologare, însoțită de un raport de încercare redactat de un serviciu tehnic, care certifică faptul că piesele sau echipamentele pentru care se solicită autorizația sunt conforme cu cerințele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(2) Producător vizat la alin. (1), poate prezenta doar o singură cerere pentru fiecare tip de piesă sau de echipament Autorității de omologare.

(3) Cererea de autorizare include detaliile producătorului pieselor sau echipamentelor, tipul, numerele de identificare și codul pieselor sau echipamentelor, denumirea producătorului vehiculului, tipul de vehicul și, după

caz, anul fabricării, precum și orice altă informație care permite identificarea vehiculului pe care urmează să fie instalate piesele sau echipamentele.

(4) Autoritatea de omologare autorizează introducerea pe piață și punerea în exploatare a pieselor sau echipamentelor în cazul în care constată, ținând seama de raportul de încercare prevăzut la alin. (1) și de alte probe stabilite de Autoritatea de omologare, că piesele sau echipamentele în cauză sunt conforme cu cerințele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(5) În cazul stabilit la alin. (4), Autoritatea de omologare eliberează producătorului un certificat de autorizare.

(6) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor aprobă acte de punere în aplicare în vederea stabilirii modelului și a sistemului de numerotare pentru certificatul de autorizare prevăzut la alin. (5).

(7) Producătorul informează imediat Autoritatea de omologare care a emis autorizația asupra oricărei modificări care afectează condițiile în care autorizația a fost emisă.

(8) În baza informației recepționate conform alin. (7), Autoritatea de omologare decide dacă se revizuieste autorizația sau dacă se emite o nouă autorizație și dacă sunt necesare alte încercări.

(9) În sensul alin. (7)-(8), Producătorul se asigură că piesele și echipamentele sunt produse și continuă să fie produse potrivit condițiilor în care a fost emisă autorizația.

(10) Autoritatea de omologare efectuează un control efectiv al conformității producției înaintea emiterii oricărei autorizații în baza procedurilor de efectuare a acestuia.

(11) În cazul în care Autoritatea de omologare are temei rezonabil să considere că nu mai sunt îndeplinite condițiile de eliberare a autorizației, autoritatea solicită producătorului să ia măsurile necesare pentru a asigura aducerea în conformitate a pieselor sau echipamentelor.

(12) În cazul prevăzut la alin. (11), Autoritatea de omologare poate retrage autorizația în cazul:

a) unei situații de urgență cu un grad de pericol sporit;

b) în cazul în care producătorul nu răspunde autorității sau nu ia măsurile necesare, după cum a stabilit Autoritatea de omologare.

(13) La cererea unei autorități publice competente sau a unui stat membru al Uniunii Europene, Autoritatea de omologare îi expediază acesteia, în termen de o lună de la primirea cererii respective, o copie a certificatului de autorizare emis, însoțită de anexe, sub forma unui fișier electronic securizat.

(14) În cazul dezacordului Autorității de omologare cu autorizația emisă de un stat membru al Uniunii Europene prezintă motivele dezacordului său Comisiei Europene în scopul examinării lor și soluționării dezacordului.

Capitolul XII

REGLEMENTĂRI INTERNAȚIONALE

Articolul 54. Regulamentele ONU necesare pentru omologarea de tip

(1) Regulamentele ONU sau modificările la acestea la care Republica Moldova este parte sau pe care Republica Moldova le aplică și care sunt prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, fac parte din cerințele pentru omologarea de tip a vehiculelor, a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate. Lista Regulamentelor ONU aplicabile în cadrul procesului de omologare se aprobă de organul central de specialitate prin act normativ și se publică pe pagina web a autorității de omologare.

(2) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor va iniția aducerea prezentei legi în concordanță cu regulamentul ONU sau a modificărilor la acesta în cazul în care Republica Moldova a votat în favoarea unui regulament ONU sau a unei modificări a acestuia în scopul omologării de tip a întregului vehicul. Amendamentele legislative respective specifică datele de la care regulamentul ONU sau modificările la acesta urmează să fie obligatorii.

Articolul 55. Echivalența regulamentelor ONU în scopul omologării de tip

(1) Regulamentele ONU sau modificările la acestea, la care Republica Moldova este parte sau pe care le aplică și care sunt prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, sunt recunoscute ca fiind echivalente cu cerințele tehnice corespunzătoare prevăzute de prezenta lege și de actele pentru punerea în aplicare a acesteia, în măsura în care reglementează aceleași cerințe tehnice aplicabile vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate.

(2) Autoritatea de omologare acceptă omologările de tip acordate în conformitate cu regulamentele ONU prevăzute la alin. (1) și, după caz, mărcile de omologare relevante, în locul omologărilor și mărcilor de omologare echivalente acordate în conformitate cu prezenta lege și cu actele pentru punerea în aplicare a acesteia.

Capitolul XIII

COMUNICAREA INFORMAȚIILOR TEHNICE

Articolul 56. Informații destinate utilizatorilor

(1) Producătorul nu poate comunica informații tehnice legate de caracteristicile tipului de vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată, piesă sau echipament prevăzut de prezenta lege sau de actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, care sunt diferite de caracteristicile omologării de tip acordate de către Autoritatea de omologare.

(2) Producătorul pune la dispoziția utilizatorilor toate informațiile relevante, precum și instrucțiunile care descriu orice condiție specială sau restricție privind

utilizarea unui vehicul, a unui sistem, a unei componente, a unei unități tehnice separate, a unei piese sau a unui echipament.

(3) Informațiile prevăzute la alin. (2), furnizate de producător, sunt puse la dispoziție în manualul de utilizare în limba româna, în condițiile stabilite prin actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

Articolul 57. Informații destinate producătorilor

(1) Producătorii de vehicule pun la dispoziția producătorilor de sisteme, componente, unități tehnice separate, de piese sau echipamente datele necesare, conform cerințelor prezentei legi, pentru omologarea de tip a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate sau pentru obținerea autorizației prevăzute la art. 52 alin. (1).

(2) Producătorii de vehicule pot impune un acord obligatoriu producătorilor de sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente pentru a proteja confidențialitatea informațiilor care nu fac parte din domeniul public, inclusiv a celor legate de drepturile de proprietate intelectuală.

(3) Producătorii de sisteme, componente, unități tehnice separate, piese sau echipamente furnizează producătorilor de vehicule toate informațiile detaliate cu privire la restricțiile care se aplică omologărilor lor de tip și care sunt fie prevăzute de art. 25 alin. (3)-(5), fie prevăzute de un act pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

Capitolul XIV ACCESUL LA INFORMAȚIILE PRIVIND REPARAREA ȘI ÎNTREȚINEREA VEHICULELOR

Articolul 58. Furnizarea informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor

(1) Producătorii le oferă operatorilor independenți un acces nelimitat, standardizat și nediscriminatoriu la informații privind:

- a) OBD-urile vehiculelor;
- b) la echipamente de diagnosticare;
- c) la alte echipamente, la instrumente, inclusiv la referințele complete ale software-urilor aplicabile, la descărcările disponibile ale acestora;
- d) la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.

(2) Informațiile prevăzute la alin. (1) sunt prezentate într-un mod ușor accesibil în format care poate fi citit automat și sub formă de seturi de date prelucrabile electronic.

(3) Operatorii independenți, prevăzuți la alin. (1), au acces la serviciile de diagnosticare la distanță utilizate de către producători și de către distribuitori și ateliere autorizate.

(4) În sensul alin. (1), Producătorii furnizează o structură standardizată, sigură și accesibilă la distanță pentru a permite atelierelor independente să realizeze operații care implică accesul la sistemul de siguranță al vehiculului.

(5) Informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor sunt prezentate într-un mod ușor accesibil, astfel încât să poată fi prelucrate de operatorii independenți prin unor instrumente de tehnologia informațiilor și software-uri ușor accesibile.

(6) Informațiile privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor sunt publicate pe site-urile de internet ale producătorilor folosind un format standardizat stabilit de către Autoritatea de omologare, sau, dacă acest lucru nu este realizabil din cauza naturii informațiilor, într-un alt format adecvat.

(7) Informațiile prevăzute la alin. (5)-(6), pentru operatorii independenți, alții decât atelierelor, sunt prezentate, într-un format care poate fi citit automat și prelucrat electronic cu ajutorul unor instrumente de tehnologia informațiilor și software-uri ușor accesibile și care le permite operatorilor independenți să își îndeplinească sarcinile asociate activității lor comerciale în cadrul lanțului de aprovizionare de pe piața pieselor de schimb.

(8) În următoarele cazuri, este suficient ca producătorul să furnizeze rapid informațiile solicitate într-un format ușor de accesat atunci când un operator independent solicită acest lucru:

a) pentru tipurile de vehicule care fac obiectul unei omologări de tip a vehiculelor produse în serii mici;

b) pentru vehiculele cu destinație specială;

c) pentru tipurile de vehicule din categoriile O1 și O2 care nu utilizează instrumente de diagnosticare sau comunicații fizice ori fără fir cu unitatea sau unitățile de control electronic de la bord în scopul diagnosticării sau al reprogramării vehiculelor lor;

d) pentru etapa finală a omologării de tip în cazul procedurii de omologare de tip în mai multe etape, atunci când etapa finală vizează numai o caroserie care nu conține sisteme de control electronic al vehiculului și toate sistemele de control electronic al vehiculului de bază rămân neschimbate.

(9) Actele normative pentru punerea în aplicare a prezentei legi vor stabili detalierea și cerințele tehnice privind:

a) accesul la OBD-urile vehiculelor;

b) accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, în special la specificațiile tehnice referitoare la modul în care urmează să fie furnizate informații privind OBD-urile vehiculelor;

c) accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.

(10) Producătorii pun la dispoziția operatorilor independenți, precum și a comercianților și a atelierelor autorizate materiale pentru formare.

(11) Producătorii au obligația să asigure accesibilitatea permanentă a informațiilor referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, cu excepția cazului

în care este necesară întreținerea sistemului informatic, fapt despre care anunță în prealabil.

(12) Producătorii pun la dispoziție orice modificări și completări ulterioare ale informațiilor privind OBD-urile vehiculelor și cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor pe site-urile de internet ale acestora concomitent cu punerea la dispoziția atelierelor autorizate.

(13) În scopul fabricării și întreținerii pieselor de schimb sau de rezervă compatibile cu OBD-urile, precum și a dispozitivelor de diagnosticare și a echipamentelor de încercare, producătorii furnizează, fără discriminare, informațiile relevante privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor oricărui producător sau atelier de componente, de dispozitive de diagnosticare sau de echipamente de încercare interesat.

(14) În scopul proiectării, fabricării și reparării echipamentelor auto pentru vehiculele alimentate cu combustibil alternativ, producătorii furnizează, fără discriminare, informațiile relevante privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor oricărui producător, instalatori sau ateliere de echipamente destinate vehiculelor alimentate cu combustibil alternativ interesați.

(15) Atunci când datele referitoare la repararea și întreținerea unui vehicul sunt păstrate într-o bază de date centrală a producătorului vehiculului sau în numele său, atelierelor independente au acces gratuit la aceste date și pot introduce informații referitoare la reparațiile și activitățile de întreținere pe care le-au efectuat.

(16) Prezentul capitol nu se aplică vehiculelor care fac obiectul unor omologări individuale ale vehiculelor.

(17) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor inițiază modificarea actelor pentru punerea în aplicare a prezentei legi pentru a ține seama de evoluțiile tehnice și de reglementare sau de a preveni abuzul prin actualizarea cerințelor referitoare la accesul la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, inclusiv activitățile de reparații și întreținere susținute prin rețele wireless de arie largă și prin adoptarea și integrarea standardelor prevăzute la alin. (5)-(7).

(18) La inițierea modificărilor prevăzute la alin. (17), Organul central de specialitate din domeniul transporturilor ține cont de actuala tehnologie a informației, de progresele tehnologice previzibile în materie de vehicule, de standardele moldovenești în vigoare care adoptă standarde internaționale ISO și de posibilitatea existenței unui standard ISO internațional.

Articolul 59. Obligații referitoare la titularii mai multor omologări de tip

(1) În cazul unei omologări de tip mixte, în etape succesive sau în mai multe etape, producătorul are obligația de a comunica atât producătorului final, cât și operatorilor independenți informațiile referitoare la repararea și întreținerea

sistemului, componenteii sau unității tehnice separate în cauză sau privind etapa respectivă.

(2) În cazul omologării de tip în mai multe etape, producătorul final este responsabil de asigurarea accesului la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor în ceea ce privește etapa sa sau etapele sale de fabricație și legătura cu etapa sau etapele anterioare.

Articolul 60. Tarife pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor

(1) Producătorul poate percepe tarife rezonabile și proporționale pentru accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.

(2) Tarifele prevăzute la alin. (1) nu țin cont de frecvența accesării acestora de către operatorul independent.

(3) Accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor este oferit gratuit Autorității de omologare și Autorității de supraveghere a pieței.

(4) Producătorul furnizează informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, inclusiv privind serviciile tranzacționale precum reprogramarea sau asistența tehnică, pe bază orară, zilnică, lunară și anuală.

(5) Tarifele pentru accesul la informațiile prevăzute la alin. (4) variază în funcție de perioadele respective pentru care se acordă accesul.

(6) Pe lângă accesul pe bază de durată, producătorii pot oferi accesul pe bază de tranzacții, tarifele fiind percepute per tranzacție și nu țin cont de durata pentru care este acordat accesul.

(7) În cazul în care producătorul oferă ambele sisteme de acces, atelierelor independente aleg sistemele de acces, fie pe bază de durată, fie pe bază de tranzacții.

Articolul 61. Dovada respectării obligațiilor referitoare la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor

(1) Producătorul care a solicitat omologarea de tip pune la dispoziția Autorității de omologare dovada conformității cu prezentul capitol în termen de șase luni de la data respectivei omologări de tip.

(2) Dacă o astfel de dovadă a conformității nu este furnizată în termenul menționat la alin. (1), Autoritatea de omologare ia măsurile corespunzătoare în conformitate cu art. 62.

Articolul 62. Respectarea obligațiilor referitoare la accesul la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor

(1) Autoritatea de omologare poate, în orice moment, să verifice dacă producătorul respectă cerințele stabilite în prezentul capitol și certificatul producătorului de acces la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la

informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor menționate în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, în următoarele cazuri:

- a) din propria inițiativă;
- b) în baza unei reclamații;
- c) a unei evaluări efectuate de un serviciu tehnic.

(2) În cazul în care Autoritatea de omologare constată că producătorul nu și-a îndeplinit obligațiile referitoare la accesul la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, Autoritatea de omologare întreprinde una sau mai multe din următoarele măsuri, pentru a remedia situația:

- a) suspendarea omologării de tip;
- b) retragerea omologării de tip;
- c) aplicarea amenzii;
- d) alte măsuri adoptate în conformitate cu art. 77.

(3) În cazul în care un operator independent sau un reprezentant al operatorului independent depune o reclamație către Autoritatea de omologare privind nerespectarea de către producător a prevederile prezentului capitol, autoritatea poruncește la efectuarea unui audit în vederea verificării respectării de către producător a articolelor vizate în reclamație.

(4) Autoritatea de omologare poate solicita de la producătorul vehiculului mijloace de probă care demonstrează că sistemul utilizat de producător este în conformitate cu prevederile prezentei legi.

(5) Rezultatele verificării respective se comunică Autorității de omologare subiecților prevăzuți la alin. (3), în termen de trei luni de la depunerea reclamației.

(6) La efectuarea auditului, Autoritatea de omologare poate solicita unui serviciu tehnic sau unui expert independent să efectueze o evaluare în scopul verificării dacă obligațiile referitoare la accesul la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor au fost respectate.

Capitolul XV

SERVICIILE TEHNICE

Articolul 63. Autoritatea de omologare responsabilă pentru servicii tehnice

(1) Autoritatea de omologare de tip:

a) este responsabilă pentru evaluarea, desemnarea, notificarea și monitorizarea serviciilor tehnice, după caz, a subcontractanților sau a filialelor respectivelor servicii tehnice;

b) decide, în condițiile alin. (2), cazurile când evaluarea și monitorizarea serviciilor tehnice și, după caz, a subcontractanților sau a filialelor respectivelor servicii tehnice sunt efectuate de către organismul național de acreditare.

(2) Evaluarea și monitorizarea serviciilor tehnice, în vederea desemnării și menținerii desemnării, se realizează, de regulă, pe acreditarea efectuată de

organismul național de acreditare, în conformitate cu cadrul normativ aplicabil în domeniul acreditării. În cazul în care acreditarea nu este disponibilă pentru domeniul respectiv sau nu poate fi obținută într-un termen rezonabil, Autoritatea de omologare poate efectua evaluarea competenței serviciului tehnic printr-o procedură proprie de evaluare, cu condiția documentării rezultatelor evaluării și a demonstrării competenței serviciului tehnic.

(3) Evaluarea și monitorizarea serviciilor tehnice este efectuată în conformitate cu prevederile Legii nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității

(4) Autoritatea de omologare nu oferă servicii de consultanță în condiții comerciale sau concurențiale.

(5) Autoritatea de omologare de tip dispune de personal suficient pentru îndeplinirea sarcinilor prevăzute în prezentei legi.

(6) Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței, furnizează statelor membre ale Uniunii Europene, care le solicită informații cu privire la procedurile lor de evaluare, desemnare și notificare a serviciilor tehnice și de monitorizare a serviciilor tehnice, precum și în legătură cu orice modificare a procedurilor.

Articolul 64. Desemnarea serviciilor tehnice

(1) Autoritatea de omologare desemnează servicii tehnice pentru a desfășura una sau mai multe dintre următoarele categorii de activități, în funcție de domeniul lor de competență:

a) categoria A: încercările specificate în prezente lege și în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi;

b) categoria B: supravegherea încercărilor specificate în prezenta lege și în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, inclusiv pregătirea acestor încercări, în cazul în care ele au loc în cadrul unităților producătorului sau ale unei părți terțe;

c) categoria C: evaluarea și monitorizarea periodică a procedurilor producătorului destinate controlului conformității producției;

d) categoria D: supravegherea sau efectuarea încercărilor sau a inspecțiilor pentru supravegherea conformității producției.

(2) Autoritatea de omologare poate fi desemnată în calitate de serviciu tehnic pentru una sau mai multe dintre categoriile de activități menționate la alin. (1), cu condiția respectării cerințelor privind competența, imparțialitatea și independența aplicabile serviciilor tehnice. Desemnarea în acest caz se realizează prin act administrativ al conducătorului Autorității de omologare, iar activitățile aferente serviciului tehnic sunt exercitate de către subdiviziuni distincte și autonome față de cele care îndeplinesc atribuțiile de autoritate de omologare.

(3) Un serviciu tehnic se instituie în conformitate cu legislația Republicii Moldova și dispune de personalitate juridică, cu excepția serviciilor tehnice care

aparțin Autorității de omologare de tip și a serviciilor tehnice interne acreditate aparținând producătorului, astfel cum este prevăzut la art. 68.

(4) Un serviciu tehnic încheie o asigurare de răspundere pentru activitățile sale.

(5) Serviciile tehnice ale unui stat membru al Uniunii Europene, altul decât cel care a fost desemnate în conformitate cu art. 68, pot fi desemnate doar dacă un acord bilateral între Republica Moldova și țara terță în cauză prevede posibilitatea de a desemna aceste servicii tehnice.

(6) Procedura prevăzută la alin. (5), nu împiedică un serviciu tehnic stabilit în temeiul legislației Republicii Moldova, în conformitate cu alin. (3), să deschidă filiale în țări terțe, cu condiția ca respectivele filiale să fie gestionate și controlate direct de serviciul tehnic desemnat.

(7) Procedura de desemnare a serviciilor tehnice, inclusiv condițiile generale, criteriile și etapele de desemnare, se aprobă prin hotărâre de Guvern, în conformitate cu Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.

Articolul 65. Independența serviciilor tehnice

(1) Un serviciu tehnic, inclusiv personalul său, este independent și îndeplinește activitățile pentru care a fost desemnat cu un înalt nivel de integritate profesională și de competență tehnică necesare în domeniul respectiv în care funcționează și este liber de orice presiune și stimulent, îndeosebi financiare, care i-ar putea influența aprecierea sau rezultatele activităților de evaluare din partea persoanelor interesate de rezultatele activităților în cauză.

(2) Un serviciu tehnic este o organizație sau un organism terț care nu este implicat în procesul de proiectare, fabricație, furnizare sau întreținere a vehiculului, a sistemului, a componentei sau a unității tehnice separate pe care o evaluează, o supune încercărilor sau o inspectează.

(3) O societate comercială sau asociație necomercială care reprezintă întreprinderile implicate în proiectarea, fabricarea, furnizarea sau întreținerea vehiculelor, a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate pe care le evaluează, le supune încercărilor sau le inspectează, se consideră că îndeplinesc cerințele prevăzute în alin. (1), cu condiția ca independența sa și absența oricărui conflict de interese să fie demonstrate Autorității de omologare de tip.

(4) Un serviciu tehnic, personalul său de conducere și personalul responsabil cu îndeplinirea activităților pentru care sunt desemnate în conformitate cu art.64 alin.(1) nu proiectează, nu produc, nu furnizează și nu întrețin vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate pe care le evaluează și nici nu reprezintă părți angajate în aceste activități.

(5) Limitarea prevăzută la alin. (3), nu exclude utilizarea respectivelor vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care sunt necesare pentru funcționarea serviciului tehnic și nici utilizarea în scopuri personale a unor astfel de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate.

(6) Un serviciu tehnic are obligația și este responsabil pentru asigurarea ca activitățile filialelor sale sau ale subcontractanților săi nu afectează confidențialitatea, obiectivitatea sau imparțialitatea categoriilor de activități pentru care a fost desemnat.

(7) Personalul unui serviciu tehnic păstrează secretul profesional referitor la toate informațiile obținute în îndeplinirea sarcinilor sale în temeiul prezentului regulament, cu excepțiile aplicabile în raport cu Autoritatea de omologare de tip și, după caz, în raport cu organismul național de acreditare, sau în cazurile expres prevăzute de legislație.

Articolul 66. Competența serviciilor tehnice

(1) Un serviciu tehnic are dreptul să presteze toate activitățile pentru care solicită să fie desemnat în conformitate cu art. 64 alin. (1), dacă poate demonstra că dispune de capacitățile prevăzute la alin. (2)-(3).

(2) În cazul prevăzut la art. 63 alin. (2), serviciul tehnic demonstrează către organismul național de acreditare care efectuează evaluarea sau monitorizarea serviciului tehnic respectiv că îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

a) personalul său deține competențele corespunzătoare, cunoștințele tehnice specifice, formarea profesională necesară și experiența suficientă și adecvată pentru a desfășura activitățile pentru care solicită să fie desemnat;

b) deține descrieri ale procedurilor relevante pentru desfășurarea activităților pentru care solicită să fie desemnat, ținând seama în mod corespunzător de gradul de complexitate al tehnologiei vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate respective, precum și de caracterul de serie sau de masă al procesului de producție. Serviciul tehnic demonstrează transparența și reproductibilitatea procedurilor respective;

c) deține mijloacele necesare pentru îndeplinirea sarcinilor legate de categoria sau categoriile de activități pentru care solicită să fie desemnat și accesul la toate echipamentele și instalațiile necesare.

(3) Un serviciu tehnic demonstrează, de asemenea, că posedă competențele necesare, cunoștințele tehnice specifice și o experiență demonstrată pentru a efectua încercări și inspecții în vederea evaluării conformității vehiculelor, a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate în raport cu prezenta lege și că respectă standardele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(4) În sensul alin. (3), standardele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi, nu se aplică ultimei etape a procedurii naționale în mai multe etape, prevăzută la art. 44.

(5) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor inițiază modificarea actelor pentru punerea în aplicare a prezentei legi în ceea ce privește cerințele pentru evaluarea serviciilor tehnice.

(6) Serviciile de încercare, inspecție și evaluare tehnică efectuate de serviciile tehnice în cadrul procedurilor de omologare se prestează contra plată.

Articolul 67. Filiale și subcontractanți ai serviciilor tehnice

(1) Serviciile tehnice pot subcontracta, cu acordul Autorității de omologare, unele dintre categoriile de activități pentru care au fost desemnate în conformitate cu art.64 alin.(1) sau pot dispune ca aceste activități să fie realizate de o filială.

(2) În cazurile prevăzute la alin. (1), serviciul tehnic are obligația și responsabilitatea ca subcontractantul sau filiala să îndeplinească cerințele prevăzute la art. 64, 65 și 66 și informează Autoritatea de omologare de tip în acest sens.

(3) Serviciile tehnice poartă întreaga responsabilitate pentru sarcinile îndeplinite de subcontractanții sau filialele lor, indiferent de locul în care acestea sunt stabilite.

(4) Serviciul tehnic desemnat de către Autorității de omologare de tip, pune la dispoziția acesteia documentele relevante privind evaluarea efectuată de către Autoritatea de omologare de tip sau acreditarea efectuată de către organismul național de acreditare al subcontractantului sau al filialei, inclusiv privind sarcinile îndeplinite de acestea.

Articolul 68. Servicii tehnice interne ale producătorului

(1) Un serviciu tehnic intern al unui producător poate fi desemnat drept serviciu tehnic în cazul activităților din categoria A, însă doar în privința cerințelor tehnice stabilite în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(2) Un serviciu tehnic intern constituie o parte separată și distinctă a societății producătorului și nu este implicat în proiectarea, fabricarea, furnizarea sau întreținerea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate pe care le evaluează.

(3) Un serviciu tehnic intern îndeplinește următoarele cerințe:

a) a fost acreditat de organismul național de acreditare și îndeplinește cerințele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi;

b) serviciul tehnic intern, inclusiv personalul acestuia, este identificabil din punctul de vedere al organizării întreprinderii și aplică metode de raportare în cadrul întreprinderii producătorului din care face parte, ceea ce asigură imparțialitatea sa și demonstrează această imparțialitate față de autoritatea de omologare de tip relevantă și de organismul național de acreditare;

c) nici serviciul tehnic intern, nici personalul acestuia nu are dreptul să fie antrenat în orice activități care pot intra în conflict cu independența și integritatea în legătură cu realizarea activităților pentru care a fost desemnat;

d) prestează servicii doar pentru întreprinderea producătorului din care face parte.

(4) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor inițiază modificarea actelor normative pentru a ține seama de evoluțiile tehnice și în materie de reglementare prin actualizarea listei actelor de reglementare și a restricțiilor pe care acestea le conțin.

Articolul 69. Evaluarea și desemnarea serviciilor tehnice

(1) Serviciul tehnic solicitant adresează Autorității de omologare de tip o cerere oficială în care solicită să fie desemnat în conformitate cu prevederile actelor pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(2) Cererea prevăzută la alin. (1), specifică categoriile de activități pentru care serviciul tehnic solicită să fie desemnat.

(3) Înainte ca autoritatea de omologare să desemneze un serviciu tehnic, în cazurile în care evaluarea serviciilor tehnice se realizează pe baza acreditării, organismul național de acreditare îl evaluează în conformitate cu o listă de acțiuni de îndeplinit în cadrul evaluării care acoperă cerințele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(4) Procedura prevăzută la alin. (3), include o evaluare la fața locului la sediul serviciului tehnic solicitant, precum și, dacă este cazul, o evaluare a tuturor filialelor sau subcontractanților situați atât în interiorul cât și în exteriorul Republicii Moldova.

(5) Evaluarea se realizează de către organismul național de acreditare, iar serviciul tehnic solicitant furnizează Autorității de omologare un certificat de acreditare valabil și raportul de evaluare corespunzător care atestă că serviciul tehnic îndeplinește cerințele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi în ceea ce privește categoriile de activități pentru care serviciul tehnic solicită desemnarea.

(6) Serviciile tehnice care verifică doar instalarea corectă a componentelor din categoriile O1 și O2 sunt scutite de evaluare.

(7) Valabilitatea desemnării serviciilor tehnice este de 5 ani.

(8) Pentru serviciile tehnice proprii ale Autorității de omologare, conformitatea cu prezenta lege se demonstrează printr-o evaluare realizată de auditori independenți.

(9) Auditorii pot aparține aceleiași organizații prevăzute la alin. (8), cu condiția de a fi administrați în mod autonom față de personalul implicat în activitatea evaluată și cu condiția ca aceștia să respecte cerințele prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

Articolul 70. Modificările și reînnoirea desemnărilor serviciilor tehnice

(1) În cazul în care Autoritatea de omologare a constatat sau a fost informată că un serviciu tehnic nu mai îndeplinește cerințele prevăzute în prezenta lege, autoritatea respectivă restricționează, suspendă sau retrage desemnarea, după caz, în funcție de gravitatea încălcării cerințelor sau a neîndeplinirii acestora.

(2) Autoritatea de omologare poate notifica autorităților de omologare din statele membre ale Uniunii Europene despre orice restricție, suspendare sau retragere a unei desemnări.

(3) În caz de restricționare, de suspendare sau de retragere a desemnării sau în cazul în care serviciul tehnic și-a încetat activitatea, Autoritatea de

omologare păstrează dosarele serviciului tehnic respectiv la dispoziția Autorității de supraveghere a pieței ori transferă dosarele respective către un alt serviciu tehnic ales de producător de comun acord cu serviciul tehnic respectiv.

(4) În cazul în care desemnarea serviciilor tehnice de către o autoritate de omologare a unui stat al Uniunii Europene a fost restricționată, suspendată sau retrasă, certificatele de omologare UE de tip care au fost emise pe baza unor rapoarte de inspecție și încercare emise de serviciile tehnice respective rămân valabile, cu excepția cazului în care omologările de tip respective își pierd valabilitatea în conformitate cu art. 31 alin. (4) lit. (f).

(5) Extinderile domeniului de aplicare al desemnării serviciului tehnic care conduc la desemnarea unei categorii suplimentare de activități menționate la art. 64 alin. (1) se evaluează în conformitate cu procedura prevăzută la art. 69.

(6) Extinderile domeniului de aplicare al desemnării unui serviciu tehnic pot fi efectuate în conformitate cu procedurile prevăzute în actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(7) Desemnarea unui serviciu tehnic este reînnoită doar după ce Autoritatea de omologare a verificat și evaluat dacă serviciul tehnic continuă să respecte cerințele prezentei legi. Evaluarea se efectuează în conformitate cu procedura prevăzută la art. 69.

Articolul 71. Monitorizarea serviciilor tehnice

(1) Autoritatea de omologare monitorizează continuu serviciile tehnice pentru a asigura conformitatea cu cerințele prevăzute la art. 64-68 și 74-75, precum și cerințele din actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(2) Alin. (1) nu se aplică niciunei activități ale serviciilor tehnice care sunt supravegheate de organismul național de acreditare în conformitate cu art. 67 alin. (1) pentru a asigura conformitatea cu cerințele prevăzute în cerințele din actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(3) Serviciile tehnice pun la dispoziție, la cerere, toate informațiile și documentele relevante, care sunt necesare pentru a permite autorității de omologare sau organismul național de acreditare să verifice respectarea cerințelor aplicabile.

(4) Serviciile tehnice informează autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea sau organismul național de acreditare cu privire la orice modificare, în special referitoare la personal, la instalații, la filiale sau la subcontractanți, care poate afecta conformitatea cu cerințele prevăzute de prezenta lege la art. 64-68 și 74-75, precum și în cerințele din actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi sau capacitatea lor de a efectua sarcinile de evaluare a conformității referitoare la vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate pentru care au fost desemnate.

(5) Serviciile tehnice răspund la cererile formulate de Autoritatea de omologare cu privire la evaluările conformității pe care le-au efectuat.

(6) Autoritatea de omologare se asigură că serviciul tehnic își îndeplinește obligația prevăzută la alin. (2).

(7) Serviciul tehnic și Autoritatea de omologare împuternicită cu desemnarea pot solicita ca orice informație transmisă autorității de omologare a unui alt stat membru al Uniunii Europene să fie tratată confidențial.

(8) Cel puțin o dată la fiecare 30 de luni, autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea evaluează dacă fiecare serviciu tehnic aflat în responsabilitatea sa continuă să îndeplinească cerințele prevăzute la art.64-68 și 74-75, precum și în cerințele din actele pentru punerea în aplicare a prezentei legi.

(9) Evaluarea prevăzută la alin. (8) include o evaluare la sediul fiecărui serviciu tehnic de care este responsabilă.

(10) În termen de două luni de la data finalizării evaluării serviciului tehnic, pot pune la dispoziția statelor membre ale Uniunii Europene, la solicitarea acestora, cu privire la activitățile sale de monitorizare. Respectivul rapoarte conțin un rezumat al evaluării, care este pus la dispoziția publicului pe pagina web oficială.

Articolul 72. Contestarea competenței serviciilor tehnice

(1) Autoritatea de omologare de tip, investighează toate cazurile în care este sesizată despre competența unui serviciu tehnic sau de respectarea de către un serviciu tehnic a cerințelor și responsabilităților care îi revin în temeiul prezentei legi, sau atunci când începe astfel de investigații din proprie inițiativă.

(2) Autoritatea de omologare investighează responsabilitatea serviciului tehnic în cazurile când este demonstrat sau atunci când există motive întemeiate să se considere că:

- a) o omologare de tip a fost acordată pe baza unor informații false;
- b) rezultatele încercării au fost falsificate;
- c) nu au fost dezvăluite informații sau specificații tehnice care ar fi condus la refuzul de a acorda omologarea de tip.

(3) Autoritatea de omologare se asigură că toate informațiile sensibile obținute pe parcursul investigațiilor sale sunt tratate confidențial.

Articolul 73. Schimbul de informații cu privire la serviciile tehnice

(1) Autoritatea de omologare are dreptul să consulte pe bază de reciprocitate cu alte autorități de omologare din statele Uniunii Europene, cu privire la întrebări cu relevanță generală pentru punerea în aplicare a cerințelor prevăzute în prezenta lege în ceea ce privește evaluarea, desemnarea și monitorizarea serviciilor tehnice.

(2) Autoritatea de omologare informează organismul național de acreditare responsabil de acreditarea unui anumit serviciu tehnic cu privire la orice constatări relevante pentru acreditare.

(3) Organismul național de acreditare informează Autoritatea de omologare cu privire la constatările sale.

Articolul 74. Obligații privind funcționarea serviciilor tehnice

(1) Serviciile tehnice își desfășoară activitățile pentru care au fost desemnate în conformitate cu art. 64 alin. (1).

(2) Serviciile tehnice au obligația să:

a) permită Autorității de omologare să observe performanțele serviciului tehnic în timpul încercării pentru omologarea de tip;

b) să furnizeze, la cererea Autorității de omologare informații cu privire la categoriile de activități pentru care au fost desemnate.

(3) În cazul în care un serviciu tehnic constată că un producător nu respectă cerințele prevăzute în prezenta lege, raportează această neconformitate Autorității de omologare de tip, pentru ca aceasta să solicite producătorului să ia măsurile corective corespunzătoare.

(4) În cazul în care nu au fost luate măsurile corective corespunzătoare, în vederea eliminării neconformităților prevăzute la alin. (3), Autoritatea de omologare nu emite un certificat de omologare de tip.

Articolul 75. Obligații ale serviciilor tehnice privind informarea

(1) Serviciile tehnice informează Autoritatea de omologare în ceea ce privește:

a) orice neconformitate observată care poate implica refuzul, restricționarea, suspendarea sau retragerea certificatului de omologare de tip;

b) orice circumstanță care afectează domeniul de aplicare și condițiile desemnării lor;

c) orice cerere de informare cu privire la activitățile lor, primită de la Autoritatea de supraveghere a pieței.

(2) La cererea Autorității de omologare de tip, serviciile tehnice furnizează informații cu privire la:

a) activitățile efectuate în limita domeniului de aplicare al desemnării;

b) orice activitate pe care au efectuat-o, suplimentar la cele prevăzute la lit. a);

c) activitățile transfrontaliere și subcontractările.

Capitolul XVI**ÎNCĂLCĂRI, MĂSURI ADMINISTRATIVE ȘI SANCTIUNI****Articolul 76.** Încălcări

(1) Încălcarea prezentei legi poate atrage, în funcție de caz, aplicarea măsurilor administrative și a sancțiunilor prevăzute de prezenta lege și, după caz, răspundere civilă în condițiile legislației aplicabile.

(2) La stabilirea sancțiunilor autoritățile de stat competente se asigură că acestea sunt efective, proporționale și cu efect de descurajare.

(3) În cazul aplicării sancțiunilor, acestea trebuie să fie proporționale cu gravitatea neconformității și cu numărul de vehicule, sisteme, componente sau

unități tehnice separate neconforme puse la dispoziție pe piața Republicii Moldova.

(4) În conformitate cu prezenta lege, sancțiuni se aplică, pentru următoarele încălcări săvârșite de operatorii economici și serviciile tehnice:

a) falsul în declarații în timpul procedurilor de omologare sau în cadrul măsurilor corective sau restrictive impuse în conformitate cu capitolul XI;

b) falsificarea rezultatelor încercărilor pentru omologarea de tip sau pentru supravegherea pieței;

c) nedeclararea datelor sau a specificațiilor tehnice care ar putea duce la rechemarea vehiculelor, a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate sau la refuzul sau retragerea certificatului de omologare de tip;

d) neconformitatea serviciilor tehnice din punctul de vedere al cerințelor pentru desemnarea lor.

(5) Pe lângă tipurile de încălcări prevăzute la alin. (4), sancțiuni se aplică și pentru următoarele încălcări săvârșite de operatorii economici:

a) refuzul de a acorda acces la informații;

b) punerea la dispoziție pe piață de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care fac obiectul omologării, dar nu sunt omologate;

c) falsificarea de documente, certificate de conformitate, plăcuțe ale producătorului sau mărci de omologare în acest scop;

d) intervenția neautorizată asupra vehiculului și a sistemelor acestuia.

(6) Pe lângă tipurile de încălcări prevăzute la alin. (4) și (5), printre tipurile de încălcări săvârșite de producători care sunt, de asemenea, supuse sancțiunilor se numără cel puțin următoarele:

a) falsificarea rezultatelor încercărilor pentru conformitatea în funcționare în cadrul omologării de tip privind emisiile;

b) proiectarea, construirea și asamblarea de vehicule care încorporează dispozitive de manipulare sau strategii de manipulare care fac ca un vehicul neconform să pară conform cu prezenta lege;

c) proiectarea, construirea și asamblarea de vehicule din categoriile M1, M2, M3, N1, N2 și N3 care nu dispun de sistemele impuse de avertizare a conducătorului auto privind emisiile de gaze de evacuare în exces sau de sistemele impuse de avertizare a conducătorului auto cu privire la nivelul scăzut de reactiv.

(7) Printre tipurile de încălcări săvârșite de operatorii independenți care sunt supuse sancțiunilor se numără cel puțin intervenția neautorizată asupra vehiculului și a sistemelor acestuia.

(8) Aplicarea sancțiunilor administrative nu exonerează operatorul economic sau serviciul tehnic de obligația înlăturării neconformităților constatate.

(9) În cazul în care, în exercitarea atribuțiilor sale, autoritatea competentă constată indicii privind săvârșirea unei contravenții sau infracțiuni, aceasta sesizează organele competente, în condițiile legii..

(10) Actele administrative emise în temeiul prezentei legi pot fi contestate în condițiile și potrivit procedurii stabilite de Codul administrativ. 116/2018.

Articolul 77. Măsurile administrative

(1) În cazul constatării neconformității vehiculelor, sistemelor, componentelor, unităților tehnice separate, pieselor sau echipamentelor cu cerințele prezentei legi și ale actelor normative adoptate pentru implementarea acesteia, Autoritatea de supraveghere a pieței aplică, după caz, una sau mai multe dintre următoarele măsuri administrative:

a) solicitarea adoptării măsurilor corective necesare pentru restabilirea conformității;

b) interzicerea introducerii pe piață, punerii la dispoziție pe piață, înmatriculării sau punerii în exploatare;

c) restricționarea introducerii pe piață, punerii la dispoziție pe piață, înmatriculării sau punerii în exploatare;

d) retragerea de pe piață;

e) rechemarea produselor de la utilizatori sau consumatori;

f) obligarea operatorului economic de a informa utilizatorii, consumatorii sau alte persoane vizate cu privire la neconformitățile ori riscurile constatate.

(2) Autoritatea de omologare aplică, după caz, următoarele măsuri administrative:

a) suspendarea, retragerea sau refuzul omologării de tip;

b) suspendarea sau retragerea desemnării serviciului tehnic, în condițiile prezentei legi.

(3) Măsurile administrative prevăzute la alin. (1) și (2) se aplică proporțional cu natura și gravitatea neconformității constatate, precum și cu riscul prezentat pentru siguranța rutieră, sănătatea publică, protecția mediului sau alte interese publice prevăzute de lege.

(4) Autoritatea competentă, prevăzută la alin. (1) și (2), stabilește un termen rezonabil pentru realizarea măsurilor corective, care nu depășește 30 de zile, cu excepția cazurilor în care neconformitatea constatată prezintă un risc grav, situație în care măsurile administrative pot fi aplicate în termene mai scurte sau imediat.

(5) Autoritatea de supraveghere a pieței aplică măsurile administrative aferente supravegherii pieței și sancțiunile administrative pecuniare prevăzute de prezenta lege, conform competențelor stabilite de aceasta.

(6) Măsurile administrative se dispun prin acte administrative motivate și pot fi aplicate independent sau cumulativ, în funcție de natura încălcării, gravitatea neconformității, nivelul riscului, numărul produselor afectate și necesitatea protecției interesului public.

Articolul 78. Sancțiuni

(1) Pentru încălcările prevăzute la art. 76, Autoritatea de supraveghere a pieței aplică sancțiuni pecuniare operatorilor economici și serviciilor tehnice, în condițiile prezentei legi.

(2) Sancțiunile pecuniare prevăzute la alin. (1) trebuie să:

- a) fie efective, proporționale și cu efect de descurajare;
 - b) nu depășească mărimea de până la 5% din cifra de afaceri anuală.
- (3) La individualizarea sancțiunii pecuniare se ține cont, după caz, de:
- a) gravitatea și durata încălcării;
 - b) numărul vehiculelor, sistemelor, componentelor, unităților tehnice separate, pieselor sau echipamentelor afectate;
 - c) nivelul riscului generat pentru siguranța rutieră, sănătatea publică, protecția mediului sau alte interese publice protejate de lege;
 - d) caracterul repetat al încălcării;
 - e) existența intenției sau a neglijenței;
 - f) conduita operatorului economic sau a serviciului tehnic după constatarea încălcării;
 - g) gradul de cooperare cu autoritatea competentă;
 - h) măsurile adoptate pentru înlăturarea neconformității și limitarea consecințelor acesteia;
 - i) beneficiul economic obținut sau care putea fi obținut prin săvârșirea încălcării.
- (4) Sancțiunea administrativă pecuniară se aplică prin act administrativ motivat, emis în condițiile Codului administrativ.
- (5) Înainte de aplicarea sancțiunii pecuniare, persoanei vizate i se asigură dreptul de a fi audiată și de a prezenta explicații, documente și probe, în condițiile Codului administrativ.
- (6) Aplicarea sancțiunii pecuniare nu exclude aplicarea măsurilor administrative prevăzute la art. 77 și nu exonerează persoana vizată de obligația înlăturării neconformităților constatate.
- (7) Actele administrative emise în temeiul prezentului articol pot fi contestate în condițiile Codului administrativ.

Articolul 79. Evidența măsurilor administrative și a sancțiunilor

- (1) Autoritatea de omologare ține evidența măsurilor administrative aplicate potrivit competențelor stabilite de prezenta lege.
- (2) Autoritatea de supraveghere a pieței ține evidența măsurilor administrative și a sancțiunilor pecuniare aplicate potrivit competențelor stabilite de prezenta lege.
- (3) Evidența prevăzută la alin. (1) și (2) are caracter administrativ și nu constituie evidență contravențională sau penală.
- (4) Evidența se utilizează pentru asigurarea trasabilității actelor administrative, monitorizarea conformării, identificarea caracterului repetat al încălcărilor, evaluarea riscurilor, schimbul de informații între autoritățile competente și aplicarea coerentă a măsurilor administrative și sancțiunilor.
- (5) Modul de ținere a evidenței, categoriile de informații incluse, termenul de păstrare, precum și condițiile de acces și utilizare a informațiilor se stabilesc de Guvern, cu respectarea legislației privind protecția datelor cu caracter personal.

(6) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor utilizează informațiile prevăzute la alin. (1) în vederea elaborării politicilor publice și modificărilor cadrului normativ din domeniu.

Capitolul XVII **DISPOZIȚII FINALE ȘI TRANZITORII**

Articolul 80. Dispoziții tranzitorii

(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. Aceste omologări rămân valabile până la expirare sau până la revizuirea acestora conform prezentei legi.

(2) Autoritatea de omologare poate acorda extinderi și revizuri ale omologărilor de tip ale întregului vehicul și ale omologărilor de tip vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate prevăzute la alin. (1), în conformitate cu art. 29 și 30.

(3) Serviciile tehnice pot fi desemnate numai dacă respectă cerințele prezentei legi.

Articolul 81. Modificarea unor acte normative conexe

I. Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier (republicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2015, nr. 11-21, art. 6), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. Articolul 8¹ se completează cu litera f) cu următorul cuprins:

„f) exercitarea funcțiilor și atribuțiilor de autoritate în domeniul supravegherii pieței”;

2. Articolul 14 se completează cu litera f) cu următorul cuprins:

„f) exercitarea funcțiilor și atribuțiilor de autoritate în domeniul omologării pentru autovehicule rutiere”.

II. Compartimentul II din anexa nr. 1 la Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2011, nr. 170-175, art. 494), cu modificările ulterioare, se completează cu poziția 9¹ cu următorul cuprins:

| | | | | | |
|-----------------|--------------------------------|--------------------------|--|---|---------|
| „9 ¹ | Desemnare a serviciului tehnic | Agenția Servicii Publice | | Conform metodologiei de calcul aprobate de către Guvern | 5 ani”. |
|-----------------|--------------------------------|--------------------------|--|---|---------|

Articolul 82. Intrarea în vigoare și aplicarea

(1) Prezenta lege, inclusiv art. 81, intră în vigoare la 1 ianuarie 2029.

(2) Prezenta lege se aplică vehiculelor și pieselor componente introduse pe piață după data prevăzută la alin. (1) conform cerințelor tehnice aprobate în raport cu aceste produse.

(3) La data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană:

a) dispozițiile prezentei legi care reglementează domeniul acoperite de actele Uniunii Europene direct aplicabile în materie de omologare și supraveghere a pieței își încetează aplicarea, în măsura în care dublează sau contravin acestora;

b) Guvernul asigură, în termen de 3 luni de la data aderării, armonizarea actelor normative subordonate cu legislația Uniunii Europene aplicabilă.

(4) Guvernul, în termen de 24 luni de la data publicării prezentei legi în Monitorul Oficial al Republicii Moldova:

a) va modifica actele sale în conformitate cu prevederile acesteia, va elabora și va aproba modul de clasificare și categoriile de vehicule rutiere, inclusiv vehiculele motorizate cu două, trei și patru roți;

b) va modifica structura organizațională a Autorității de omologare și a Autorității de supraveghere a pieței și va aloca surse financiare, în scopul punerii în aplicare a prevederilor prezentei legi, conform noilor structurilor organizaționale modificate.

(5) Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, în termen de 24 luni de la data publicării prezentei legi în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, asigură aplicarea prezentei legi prin emiterea actelor administrative necesare punerii în aplicare tehnico-administrativă.

(6) Autoritatea de omologare și Autoritatea de supraveghere a pieței, în termen de 24 luni de la data publicării prezentei legi în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, vor modifica actele sale în conformitate cu prezenta lege.

(7) 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 data solicitării.

NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul legii privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere

| |
|---|
| 1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ |
| Proiectul de act normativ este elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR). |
| 2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ |
| 2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ |
| <p>Proiectul Legii privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere, a fost elaborat în vederea executării prevederilor:</p> <ul style="list-style-type: none">• acțiunea nr. 7, Capitolul 1. Libera circulație a bunurilor a Clusterului 2. Piața internă din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025. <p>Prezentul proiect de lege are ca obiectiv instituirea cadrului juridic național armonizat cu cerințele Uniunii Europene și ale reglementărilor internaționale în materie de omologare și supraveghere a pieței, în special ne referim la:</p> <ul style="list-style-type: none">• 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 a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate acestor vehicule;• Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor cu două sau trei roți și a cvadriciclorilor. <p>În același timp, proiectul propune să asigure un cadru juridic necesar aplicării și implementării mecanismelor prevăzute de Acordul privind adoptarea prescripțiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și piese care pot fi montate și/sau pot fi utilizate pe vehiculele cu roți și condițiile pentru recunoașterea omologărilor pe baza acestor prescripții, ratificat prin Legea nr. 111/2016¹ precum și ale Acordului privind adoptarea de reglementări tehnice mondiale aplicabile autovehiculelor, precum și echipamentelor și componentelor ce pot fi montate și/sau utilizate pe autovehicule ratificat prin Legea nr. 309/2006².</p> <p>Astfel, se urmărește crearea cadrului normativ necesar pentru armonizarea cerințelor tehnice, a procedurilor administrative de omologare și a mecanismelor de supraveghere a pieței naționale, cu standardele Uniunii Europene și cu angajamentele internaționale asumate de Republica Moldova.</p> |
| 2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative |
| <p>Evoluțiile economice și tehnice din sectorul vehiculelor rutiere, precum și angajamentele internaționale asumate de Republica Moldova, au scos în evidență lacune normative existente în modul actual de reglementare a pieței vehiculelor, sistemelor și componentelor acestora. În lipsa unui sistem național de omologare de tip și omologare individuală, condițiile și activitățile de admitere pe piață a vehiculelor au loc fragmentat, fără o coordonare instituțională clară, ceea ce generează consecințe negative asupra siguranței rutiere, mediului, competitivității economice și asupra drepturilor consumatorilor.</p> |

¹ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=93997&lang=ro

² https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=133192&lang=ro#

Republica Moldova este în prezent dependentă în totalitate de importul vehiculelor și componentelor, în condițiile inexistenței unei industrii autohtone dezvoltate. Această dependență, împreună cu lipsa unui cadru normativ modern și proceduri clare de omologare, creează un vid de reglementare incomplet și nealiniat standardelor Europene, în timp ce cererea pentru vehicule înregistrează o tendință ascendentă.

Ca urmare a analizei situației curente au fost identificate mai multe aspecte care influențează negativ dezvoltarea sectorului:

1. Lipsa unui sistem național de omologare a vehiculelor rutiere - în prezent, în Republica Moldova nu există un sistem funcțional de omologare de tip și omologare individuală a vehiculelor rutiere, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate. Procedurile existente sunt limitate la identificarea vehiculului în procesul de înmatriculare, realizată de Agenția Servicii Publice (ASP), fără o verificare completă a conformității tehnice și de siguranță înainte de plasarea pe piață. Această lacună generează o serie de riscuri cum sunt:

- introducerea vehiculelor și componentelor fără verificarea conformității tehnice;
- riscuri sporite pentru siguranța rutieră;
- dificultăți în supravegherea pieței;
- neconcordanțe între datele tehnice înscrise în documente și configurația tehnică reală a vehiculului.

2. Fragmentarea atribuțiilor între autorități și lipsa unei instituții de coordonare națională - atribuțiile privind admiterea pe piață sunt dispersate între mai multe autorități, iar unele elemente în general nu sunt supuse verificărilor și controlului. Astfel:

- Serviciul Vamal - controlează introducerea vehiculelor prin regimul de import;
- ASP - efectuează identificarea vehiculului la înmatriculare;
- Inspectoratul Național de Securitate Publică - realizează supravegherea tehnică în trafic;
- Agenția pentru Protecția Consumatorilor și Supravegherea Pieței - intervine doar privind drepturile consumatorilor, nu și conformitatea tehnică;
- MIDR - elaborează reglementări, însă fără a avea instrumente pentru implementarea lor efectivă în lipsa unei autorități de omologare.

Lipsa unei autorități de omologare desemnate duce la o situație de aplicare incoerentă a regulilor, lipsa schimbului de date între instituțiile competente și existența unui vid de responsabilitate în domeniul supravegherii conformității tehnice.

3. Cadrul normativ insuficient și depășit - articolele 8 și 39 din Legea nr. 131/2007 reprezintă doar o reglementare cadru care nu instituie proceduri de omologare de tip, nu creează mecanisme de certificare, nu stabilesc criteriile pentru serviciile tehnice, nu prevăd proceduri de recunoaștere a omologărilor UE/CEE-ONU și nu acoperă cerințele actuale privind protecția mediului, noile tehnologii și digitalizarea sistemelor vehiculului, însă deleghează dreptul MIDR să stabilească condiții tehnice și metodologii privind omologarea și certificarea³.

În plus, Legea nr. 162/2023 privind supravegherea pieței nu este aplicabilă autovehiculelor și remorcilor, ceea ce lasă întregul segment în afara cadrului general de supraveghere a produselor, generând riscuri suplimentare.

4. Procedura actuală de înmatriculare este insuficientă - identificarea tehnică a vehiculului se face după import, ceea ce înseamnă că vehiculul intră pe piață înainte de

³ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=152864&lang=ro#

verificarea reală a caracteristicilor tehnice. Eventualele neconformități sunt aflate prea târziu, iar costurile sunt suportate de consumatori sau de autorități, după caz.

5. Lipsa certificării pieselor de schimb și vulnerabilități în supravegherea pieței - piesele de schimb sunt plasate pe piață în baza unor reguli generale, fără verificarea calității, confirmarea compatibilității cu vehiculele în exploatare și fără trasabilitate. Aceasta situație favorizează comerțul cu produse neconforme sau periculoase, reducând siguranța vehiculelor aflate în exploatare.

6. Evoluția tehnologică rapidă a vehiculelor - vehiculele moderne includ sisteme electronice avansate, sisteme de asistență la conducere, motoare și echipamente complexe care au ca scop creșterea nivelului de siguranță pentru conducătorii auto, dar și reducerea impactului de mediu. Acest progres tehnic depășește competențele actuale ale instituțiilor implicate în supravegherea tehnică, astfel încât nu există o procedură clară și uniformizată pentru evaluarea tehnologiilor noi care sunt sau urmează a fi plasate pe piață.

7. Impact direct asupra consumatorilor și mediului - lipsa unui sistem de omologare a vehiculelor rutiere și a unui sistem de supraveghere a pieței face ca consumatorul să nu fie protejat, iar lipsa unor condiții pentru acces la piață de cele mai dese ori conduce la reparații frecvente și costisitoare, vehicule rulate cu istorii tehnice incerte, emisii poluante sporite, accidente rutiere din cauza defecțiunilor tehnice ș.a.

Pe cale de consecință, din cauza lipsei unui sistem de omologare apar o serie de neconcordanțe în procedura de înmatriculare a vehiculelor, iar cetățenii sunt cei care au de suferit atunci când doresc să introducă pe piață anumite vehicule sau piese și componente.

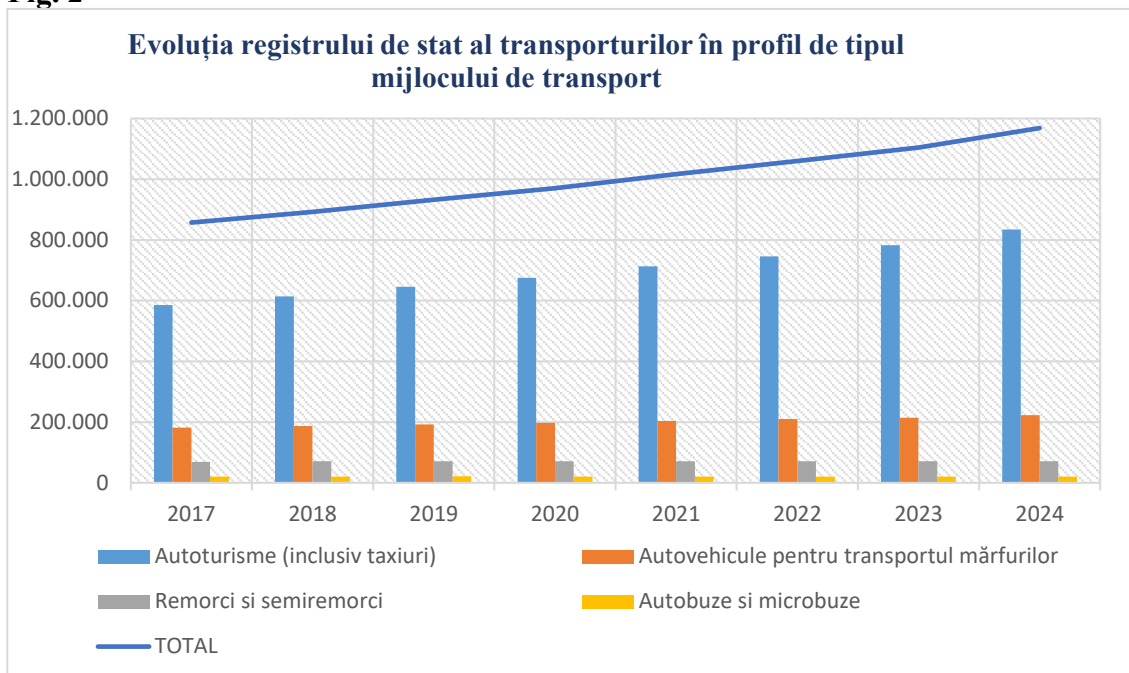
În conformitate cu datele din Registrul de Stat al Transporturilor la data de 01.12.2025 în Republica Moldova sunt înregistrate 1.168.483 unități, iar numărul acestora este în creștere de la an la an. Această tendință se menține pe parcursul ultimilor 10 ani, în pofida condițiilor impuse la importul autovehiculelor.

Fig. 1

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Autovehicule pentru transportul mărfurilor | 181,411 | 186,841 | 192,568 | 197,969 | 204,051 | 209,873 | 214,381 | 222,456 |
| Autobuze și microbuze | 20,953 | 21,016 | 21,079 | 21,014 | 21,075 | 21,055 | 21,126 | 21,332 |
| Autoturisme (inclusiv taxiuri) | 585,719 | 613,775 | 645,327 | 674,865 | 713,034 | 745,969 | 782,745 | 834,562 |
| Remorci și semiremorci | 69,167 | 71,295 | 73,926 | 76,377 | 79,156 | 82,881 | 86,406 | 90,133 |
| TOTAL | 857,250 | 892,927 | 932,900 | 970,225 | 1,017,316 | 1,059,778 | 1,104,658 | 1,168,483 |

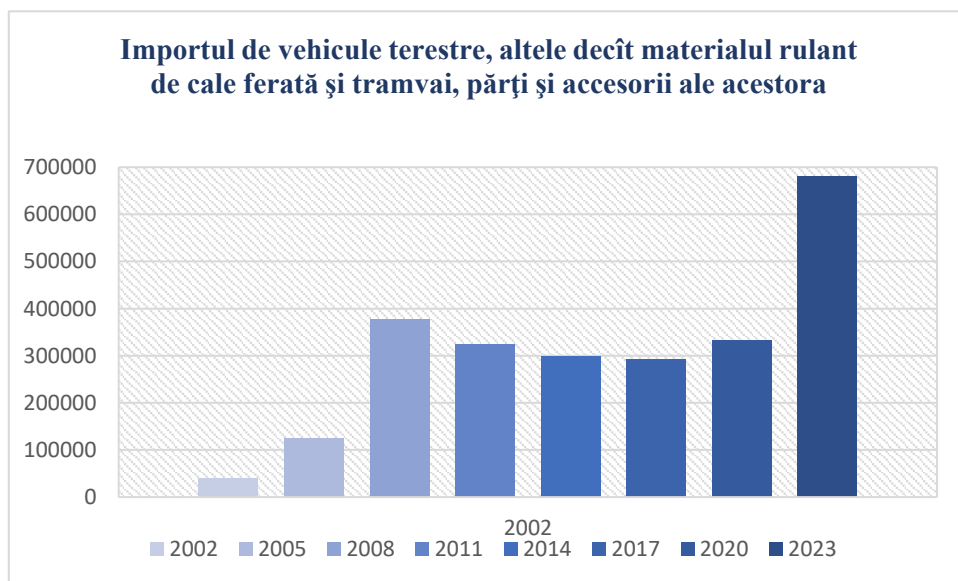
Analizând structura Registrului de stat al transporturilor, se evidențiază că cea mai mare parte a autovehiculelor importate și puse în circulație, sunt autoturisme, destinate în special pentru uz personal. Această categorie de unități de transport a și înregistrat cea mai mare creștere pe parcursul ultimilor ani.

Fig. 2



Datele prezentate denotă o creștere stabilă pe care o înregistrează acest domeniu, iar numărul mare de autoturisme scoate în evidență faptul că impactul nu este doar asupra economiei, dar și asupra cetățenilor.

Fig. 3



După cum a fost menționat mai sus, în prezent, în Republica Moldova nu există o reglementare normativă privind omologarea de tip și cea individuală a vehiculelor rutiere, astfel trebuie să remarcăm că acest sistem este necesar pentru a fi creat în scopul asigurării unui comerț liber între Republica Moldova și Uniunea Europeană pentru toate categoriile de vehicule, creînd condiții egale pentru toți actorii.

Articolul 8 al Legii nr. 131/2007⁴ privind siguranța traficului rutier, reprezintă o primă abordare a problemei omologării vehiculelor. Astfel, în competențele MIDR, se include elaborarea reglementărilor tehnice de construcție, reconstrucție și reutilare a vehiculelor, elaborarea condițiilor tehnice și a metodologiei de omologare, de prestare a serviciilor de reparație și întreținere tehnică, de inspecție tehnică periodică, precum și de certificare a echipamentelor și subansamblurilor vehiculelor, în vederea admiterii în traficul rutier.

Totodată, articolul 39 prevede omologarea și certificarea autovehiculelor și anume a gradului de corespundere a vehiculelor cu normele tehnice exigențele de siguranță a traficului și de protecție a mediului, precum și utilizarea lor la destinație. Însă prevederile Legii nr. 131/2007 sunt cu caracter general și nu acoperă toate aspectele necesare pentru o reglementare modernă și eficientă. Noul proiect de lege vine să detalieze prevederile citate mai devreme, adaptându-le la cerințele actuale ale pieței auto și aliniindu-le la standardele Europene.

Ca proces complex la nivel național, certificarea vehiculelor nu există, iar unele elemente sunt realizate de către subdiviziunile Agenției Servicii Publice la momentul identificării vehiculului în procesul de înmatriculare. Menționăm că în cadrul acestei proceduri de regulă sunt supuse procesului de identificare sistemele și părțile componente care dispun de numere de identificare și evidența cărora este efectuată în Registrul de stat al transporturilor. Un aspect negativ al acestei situații este că și aceste proceduri sunt realizate după ce unitatea de transport a fost deja importată, conform criteriilor de plasare pe piață a unităților de transport, conform art. 160, alin. (4), (5) și (6), din Codul Vamal cu nr. 95/2021, cu specificările ulterioare.

În trafic supravegherea tehnică realizată de Inspectoratul Național de Patrulare, care conform prevederilor pct. 8 din Hotărârea Guvernului nr. 415/2003 despre aprobarea Regulamentului cu privire la supravegherea tehnică exercitată de poliția rutieră, au următoarele sarcini în vederea supravegherii tehnice:

- organizează și efectuează revizia tehnică periodică de stat a vehiculelor în conlucrare cu organele protecției mediului;
- controlează executarea de către întreprinderile, instituțiile și organizațiile - proprietari ai vehiculelor a măsurilor de întreținere a vehiculelor în stare tehnică de funcționare și celor ecologice;
- în conlucrare cu organele protecției mediului exercită controlul privind corespunderea stării tehnice a vehiculelor și utilizării lor cerințelor Regulamentului circulației rutiere, standardelor și altor acte normative în vigoare referitoare la asigurarea securității circulației rutiere și protecției mediului ambiant;
- controlează calitatea efectuării reparațiilor, deservirilor și testărilor tehnice a vehiculelor efectuate de către agenții economici autorizați în vederea asigurării securității circulației rutiere.

Necesitatea controlului și a monitorizării serviciilor tehnice este în continuă creștere, deoarece progresul tehnic a sporit riscul ca serviciile tehnice să nu dețină competențele necesare pentru testarea și și aprecierea tehnologiilor sau a dispozitivelor nou-apărute în cadrul domeniului pentru care au fost concepute.

Dacă e să ne referim la piesele de schimb menționăm că supravegherea acestei piețe este realizată Agenția pentru Protecția Consumatorului prin intermediul Legii 150/2003 privind protecția consumatorilor, care în lipsa unor reglementări clare a pieței sau a cerințelor față de produse, doar se poate pronunța asupra procedurii de respectare a drepturilor consumatorilor, dar nu asupra calității produsului comercializat.

⁴ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=152864&lang=ro

În cazul pieselor de schimb certificarea lipsește ca proces, iar față de aceste produse se aplică regulile generale de plasare pe piață, fără a fi verificată calitatea acestora. Din cauza faptului că în Republica Moldova domeniul de producere a acestei categorii de produse a fost slab dezvoltată, iar necesitățile erau asigurate de regulă din import unele aspecte ale procesului de scris anterior nu au fost reglementate sau reglementarea acestora este fragmentară.

Ca rezultat, în prezent, avem următoarea situație:

- producția autohtonă practic nu există, iar unele companii care activează în domeniul „automotive” sunt în zonele economice libere, fiind destinată doar exportului;
- lipsește un sistem de omologare care ar permite producerea unor vehicule sau modificarea constructivă a acestora;
- plasarea pe piață a vehiculelor rutiere și pieselor componente nu este reglementată;
- nu este desemnată instituția de supraveghere a pieței;
- lipsa unui sistem centralizat de acumulare a datelor pentru monitorizarea și verificarea corespunderii vehiculelor rutiere și sistemelor componente.

Potrivit evoluției plasării pe piață a vehiculelor, se urmărește minimizarea indirectă a înregistrării prejudiciilor de către consumatorilor în urma reparațiilor frecvente sau ale accidentelor produse. Conform art. 2, alin (6), lit. h), al Legii 162/2023 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor, legea prenotată, nu are aplicabilitate asupra autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, fapt ce remarcă încă o dată importanța adoptării legii. Rolul de coordonator al întregului proces este atribuit autorității de omologare, care aprobă cerințele specifice față de produse și metodele de verificare a acestora, colaborează cu autorități similare și după caz notifică serviciile tehnice.

Coordonarea strânsă între autoritățile naționale, prin intermediul schimbului de informații și al evaluărilor coordonate sub conducerea autorității de coordonare, este fundamentală pentru a asigura un nivel constant ridicat de siguranță și de protecție a mediului și a sănătății în cadrul pieței interne, ceea ce va conduce, de asemenea, la o utilizare mai eficientă a unor resurse limitate la nivel național.

Pentru asigurarea faptului că încercările și rapoarte ce urmează să fie furnizate de către serviciile tehnice, nu sunt influențate de circumstanțe nelegitime, este important ca organizarea și funcționarea serviciilor tehnice să asigure o deplină imparțialitate și independență. Pentru a avea capacitatea să realizeze obiectivele într-un mod coerent și sistematic, se presupune ca serviciile tehnice să dispună de un sistem de management corespunzător.

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 este desemnată în proiectul legii. În cazul vehiculelor rulate, procedura urmează să țină cont de existența omologărilor și înmatriculărilor anterioare efectuate în state membre ale acordurilor de la Geneva, precum și de lipsa modificărilor constructive ale vehiculului. Dezvoltarea și implementarea unui sistem național de omologare aliniat la cerințele Uniunii Europene va permite facilitarea importului de vehicule din țările membre prin utilizarea certificatelor de omologare și a documentelor tehnice relevante emise conform cadrului european și internațional aplicabil.

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 și piese care pot fi montate și/sau pot fi utilizate pe vehiculele cu roți și condițiile pentru recunoașterea omologărilor pe baza acestor prescripții, întocmit la Geneva la 20 martie 1958. Republica Moldova a aderat la Acordul menționat prin Legea nr. 111 din 27.05.2016.

Diferența dintre aceste sisteme este faptul că, Directivele Uniunii Europene permit omologarea unui vehicul, sistem sau parte componentă, iar Regulamentele CEE-ONU permit doar aprobarea sistemelor și părților componente instalate pe vehicule. Însă, deși aceste sisteme de certificare au unele diferențe, la nivelul reglementărilor tehnice acestea au o practică comună. În multe Directive și Regulamente ale Uniunii Europene fiind făcute trimiteri la Regulamentele CEE-ONU.

Totodată, Acordul de asociere din 27.06.2014 între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană, pe de altă parte prevede armonizarea legislației naționale cu prevederile legislației europene.

Proiectul de lege reprezintă un instrument esențial pentru asigurarea unui nivel ridicat de siguranță rutieră, protejarea mediului și facilitarea comerțului cu vehicule. Prin alinierea legislației naționale la normele europene se creează un cadru legal solid, transparent, sustenabil și predictibil pentru toți actorii implicați pe piața auto.

Omologarea vehiculelor reprezintă verificarea conformității vehiculelor cu normele tehnice și de siguranță, pînă la plasarea acestor produse pe piață. Prin aceste proceduri vehiculele sunt considerate sigure pentru circulație și respectă reglementările în vigoare, iar orice modificare adusă unui vehicul omologat trebuie să respecte legislația în vigoare și să fie autorizată de către organele competente.

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. Pentru sporirea siguranței rutiere precum și pentru introducerea unei clarități pe această piață este necesară crearea sistemului 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.

În acest context, elaborarea proiectului a fost inițiată de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale care este organul central de specialitate responsabil de elaborarea și implementarea politicilor în domeniul transporturilor, care execută o revizuire fundamentală a domeniului. Se urmărește, astfel, scopul ca normele pieței interne să fie transparente, simple, coerente și eficiente, astfel oferind o securitate juridică și o claritate în beneficiul operatorilor economici și al consumatorilor.

Suplimentar, prin această inițiativă, se urmărește atât protejarea consumatorilor prin asigurarea unui parc auto sigur și fiabil, cât și susținerea producătorilor locali prin crearea unui mediu de afaceri transparent și predictibil.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

1.Principalele prevederi ale proiectului:

Obiectivul general - Proiectul legii instituie un cadru de reglementare pentru omologarea de tip și omologarea individuală a vehiculelor rutiere (de categoriile M, N, O și L), a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate, precum și pentru supravegherea pieței vehiculelor, pieselor și echipamentelor. Proiectul propune un cadru aliniat la standardelor Uniunii Europene / CEE-ONU și elimină lacunele actuale, cum sunt inexistența

omologării de tip și individuale, vidul de reglementare pentru piese și procedurile de control fragmentat.

Competențe ale autorităților.

- Organul central de specialitate în transporturi (MIDR) primește un rol de autoritate de reglementare și va elabora actele subordonate (ex. regulamente, instrucțiuni, ordine), monitorizează implementarea legii;
- Autoritatea de omologare (Agenția Servicii Publice) devine responsabilă de emiterea omologărilor de tip (vehicul, sistem, componentă, unitate tehnică separată) și a omologărilor individuale. ASP va gestiona Registrul național al omologărilor și colaborarea cu autorități omoloage din alte state, va desemna și va monitoriza serviciile tehnice.
- Autoritatea de supraveghere a pieței (Agenția Națională Transport Auto) obține atribuții de control asupra vehiculelor, pieselor și echipamentelor supuse omologării, prelevarea de eșantioane, încercări, verificări și dispunerea de măsuri corective ș.a.

Delimitări de competențe - proiectul de lege nu aduce atingere cadrului normativ existent în domeniul siguranței rutiere și nu afectează competențele Ministerului Afacerilor Interne și ale Poliției în ceea ce privește asigurarea respectării normelor de siguranță rutieră în trafic.

Astfel, proiectul face distincție expresă între procedura de omologare a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate și activitățile de control și aplicare a sancțiunilor în trafic. După finalizarea procedurii de omologare și punerea în exploatare a vehiculelor pe piața Republicii Moldova, aplicarea și respectarea normelor de siguranță rutieră, inclusiv verificarea vehiculelor aflate în circulație și aplicarea sancțiunilor contravenționale, rămân în competența Ministerului Afacerilor Interne și a Poliției, în temeiul Legii nr. 131/2007 și al altor acte normative incidente.

În acest sens, prevederile proiectului de lege nu se suprapun cu atribuțiile Ministerului Afacerilor Interne și ale Poliției, ci asigură o delimitare clară între mecanismul de omologare și mecanismele de control rutier exercitate ulterior punerii vehiculelor în circulație.

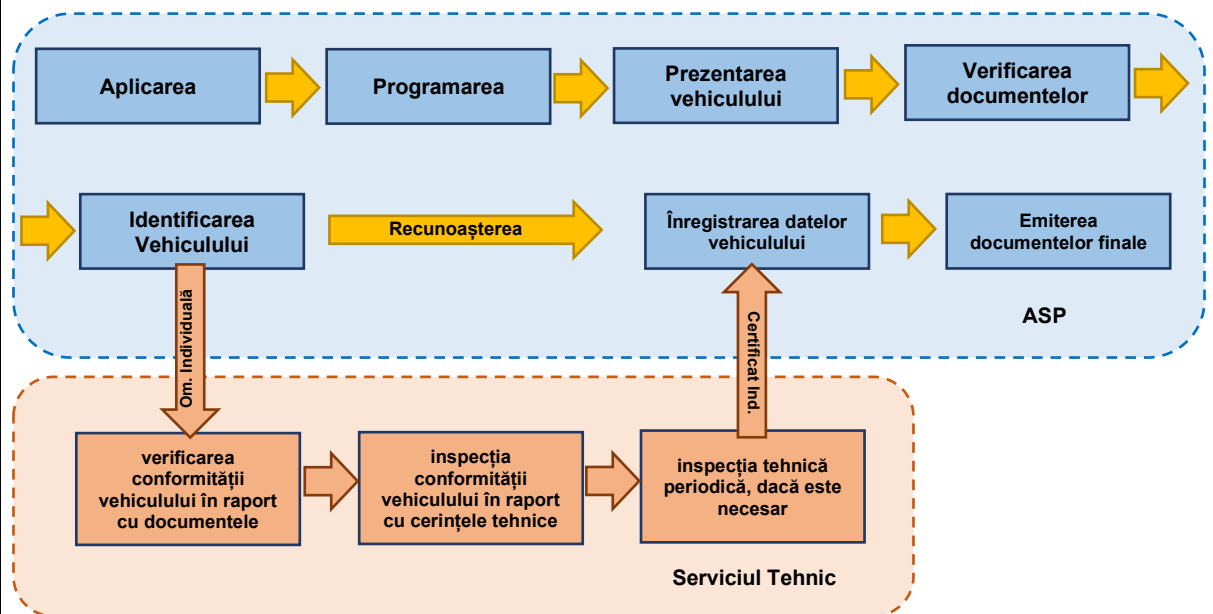
Domeniul de aplicare și alinierea la standardele Europene - Proiectul legii se aplică vehiculelor M, N, O și L, inclusiv celor proiectate și fabricate în una sau mai multe etape, precum și pieselor și echipamentelor destinate instalării pe acestea. Proiectul permite valorificarea omologărilor UE și a omologărilor CEE-ONU (Acordul de la Geneva 1958) în condițiile prevăzute de lege, pentru a facilita comerțul și a evita duplicarea încercărilor.

Proceduri de omologare - Proiectul prevede omologare de tip pentru întregul vehicul (complet, incomplet sau completat), precum și sisteme, componente, unități tehnice separate. Omologarea se va face în mai multe forme procedurale, cum ar fi într-o singură etapă, în mai multe etape sau mixtă (colectarea treptată a omologărilor sistemelor). Astfel, se crează baza pentru omologarea individuală, pentru vehicule unice sau în serii foarte mici, prototipuri sau cu destinație specială.

(i) Omologarea individuală - este procedura prin care fiecare vehicul nou, utilizat sau modificat este evaluat separat pentru a confirma respectarea cerințelor tehnice minime de siguranță și conformitate. Procesul propus se bazează pe trei pași principali: (1) verificarea documentelor și certificatelor disponibile, (2) identificarea marcajelor de omologare de pe vehicul și (3) efectuarea inspecțiilor tehnice necesare.

Procedura se propune a fi aplicată tuturor categoriilor de vehicule importate sau modificate în Republica Moldova și poate fi realizată fie în centre tehnice desemnate, fie de subdiviziunile competente ale ASP. Acest sistem permite introducerea pe piață a vehiculelor conforme, asigurând un nivel ridicat de control și siguranță. (vezi figura 4)

Fig. 4



Necesitatea acestor proceduri rezultă din specificul tehnic al domeniului și din necesitatea de a asigura un echilibru între cerințele privind siguranța rutieră și protecția mediului, pe de o parte, și posibilitatea introducerii pe piață sau exploatării unor categorii de vehicule care nu pot fi încadrate integral în procedurile standard de omologare de tip, pe de altă parte. Soluțiile propuse sunt aliniate mecanismelor prevăzute de Regulamentul 2018/858, Regulamentul 168/2013 și reglementările ONU aplicabile domeniului omologării vehiculelor rutiere.

(ii) Omologarea de tip - Omologarea de tip reprezintă procedura prin care Autoritatea de omologare verifică, la nivel documentar, conformitatea vehiculelor noi importate sau modificate în Republica Moldova, înainte de plasarea lor pe piață și înmatriculare. Procesul se bazează pe evaluarea certificatelor de omologare existente pentru sisteme, componente sau ansambluri, emise în baza reglementărilor ONU și UE.

Fig. 5

| Element | Descriere |
|--------------------------------------|--|
| Obiectul procedurii | Vehicule noi importate sau modificate, toate categoriile ONU/UE |
| Tipul evaluării | Documentară |
| Documente emise | Certificat de Omologare de Tip |
| Pași principali | 1) Stabilirea condițiilor de introducere pe piață; 2) Depunerea dosarului; 3) Verificarea certificatelor UE/ONU; 4) Atribuirea datelor tehnice; 5) Emiterea certificatului |
| Reglementări tehnice minime | UN R13/13H/78, R140, R79, R30/54/75/142, R48/53/74, R17/16/14/145, R94/95/135/127, R100, R58/93/73, R43, R34, R51, R83/49/85 |
| Instrumente de supraveghere a pieței | 1) Verificări documentare; 2) inspecții fizice selective |

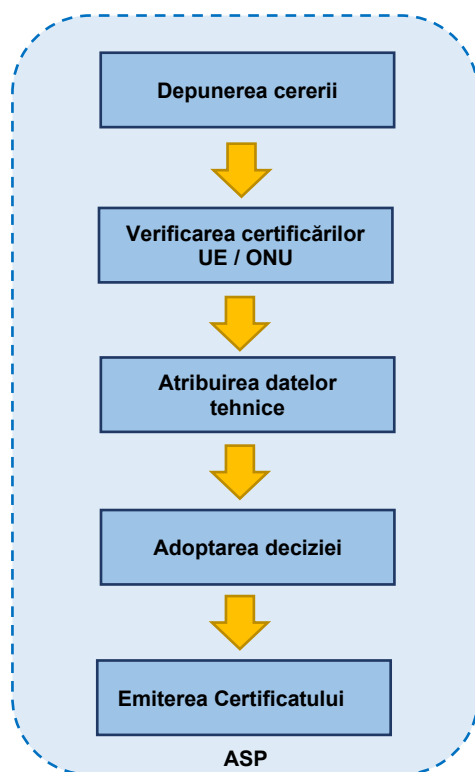
1. Procesul asigură:

- încadrarea Republicii Moldova într-un sistem compatibil cu standardele UE/ONU,

- creșterea siguranței vehiculelor introduse pe piață,
- un mecanism predictibil pentru importatori și producători,
- o bază tehnică uniformă pentru evidență și fiscalitate.

Procesul este unul bazat pe documente, realizat de Autoritatea de Omologare (ASP), și cuprinde următoarele etape:

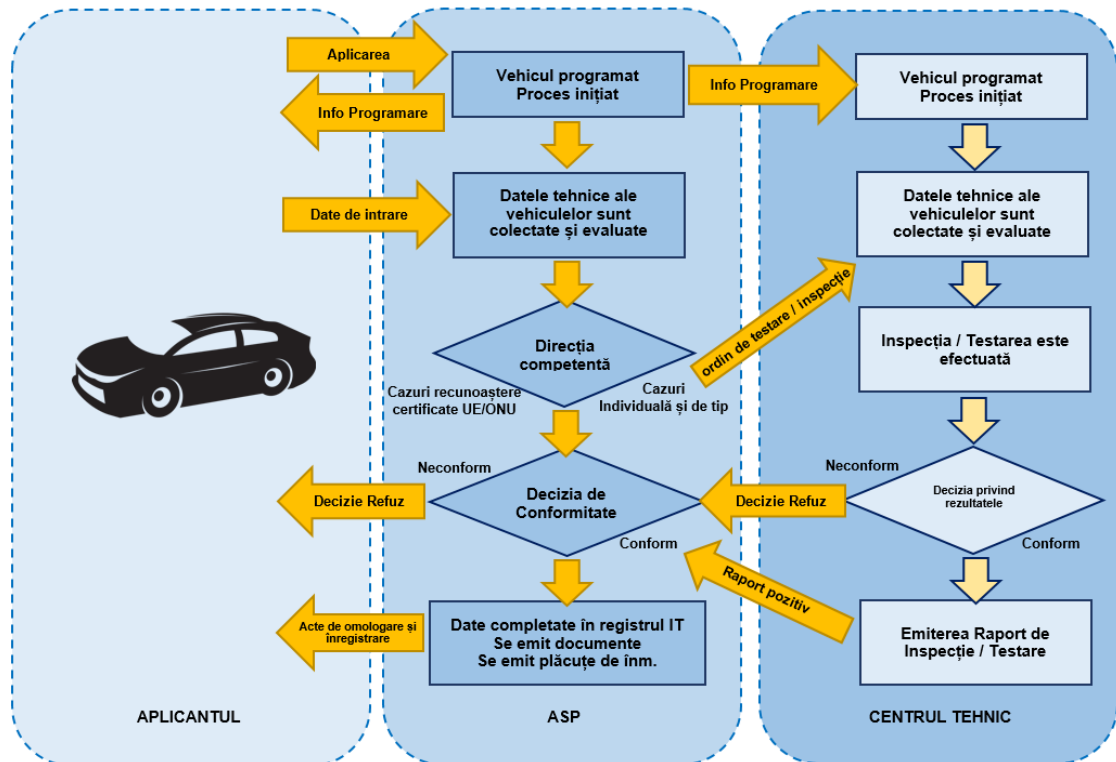
Fig. 6



1. Depunerea cererii și a documentelor tehnice, inclusiv certificatele de omologare parțială disponibile (UE sau ONU), rapoarte tehnice, fișa vehiculului.
2. Verificarea certificărilor UE/ONU aplicabile categoriei de vehicul, prin examinarea conformității sistemelor, componentelor și ansamblurilor.
3. Atribuirea datelor tehnice naționale, necesare înregistrării, evidenței statistice, fiscalității ș.a.
4. Luarea deciziei asupra conformității - analiză administrativă finală bazată pe documente, întrucât pentru omologarea de tip nu se efectuează testări fizice pe vehicul.
5. Eliberarea Certificatului Național de Tip, documentul care permite punerea pe piață și prima înmatriculare în Republica Moldova.

Fig. 7

(iii) Procesele pentru activitățile de omologare a vehiculelor



Certificate și transparență - Proiectul legii prevede că Certificatul de omologare de tip este emis de către Autoritatea de omologare. Certificatul de conformitate se emite de producător pentru vehiculele fabricate conform tipului omologat.

Metode de încercare - Proiectul instituie norme privind admiterea în unele cazuri, acolo unde normele tehnice permit, metode de încercare virtuală (simulări) pentru eficiență și coerență tehnică.

Conformitatea producției și măsuri corective - Proiectul actului normativ stabilește norme privind conformitatea producției și instituie obligații pentru producători, inclusiv verificări pentru a garanta că unitățile de serie corespund tipului omologat. Totodată, sunt prevăzute măsuri corective, cum ar fi remediere voluntară, rechemare, suspendare sau retragere de omologare și sancțiuni pentru încălcări.

Măsuri de asigurarea a aplicării legii - Proiectul stabilește măsuri administrative și sancțiuni pecuniare, aplicabile în cazul constatării neconformității vehiculelor, sistemelor, componentelor, unităților tehnice separate, pieselor sau echipamentelor introduse pe piață ori utilizate în cadrul procedurilor de omologare.

Mecanismele prevăzute de proiect, inclusiv suspendarea, limitarea sau retragerea omologării, suspendarea sau retragerea desemnării serviciilor tehnice, restricționarea introducerii pe piață, aplicarea măsurilor corective sau alte măsuri administrative similare, nu reprezintă sancțiuni contravenționale sau penale în sensul legislației generale privind răspunderea juridică. Acestea constituie măsuri administrative sectoriale specifice sistemului de omologare și supraveghere a pieței, având ca scop prevenirea și înlăturarea riscurilor pentru siguranța rutieră, sănătatea și securitatea publică, protecția mediului și asigurarea conformității tehnice a produselor reglementate.

Necesitatea unor asemenea mecanisme rezultă din specificul domeniului reglementat și din obligația autorităților competente de a interveni rapid și proporțional în situațiile în care sunt identificate produse neconforme sau riscuri asociate utilizării acestora. Sistemul european de omologare și supraveghere a pieței funcționează pe baza unor mecanisme administrative operative, care permit aplicarea măsurilor restrictive și corective înainte de producerea unor consecințe grave asupra siguranței rutiere, sănătății publice sau mediului. Din acest motiv, proiectul instituie competențe și proceduri administrative specifice, adaptate naturii tehnice și preventive a sistemului de omologare.

Totodată, proiectul delimitează expres măsurile administrative sectoriale de formele generale de răspundere juridică reglementate de legislația națională. În cazul în care faptele constatate întrunesc elementele unei contravenții sau infracțiuni, acestea urmează a fi examinate și sancționate în condițiile legislației speciale aplicabile, inclusiv ale Codului contravențional și Codului penal. În acest mod este asigurată compatibilitatea dintre mecanismele administrative specifice domeniului omologării și cadrul general național privind răspunderea juridică.

Modelul propus în proiect privind aplicarea sancțiunii pecuniare administrative, nu este unul nou și este utilizat în mai multe sectoare iar exemple relevante sunt:

- Legea nr. 75/2020 și Legea 308/2017 privind prevenirea și combaterea spălării banilor și finanțării terorismului – conferă autorităților de supraveghere (BNM, CNPF, Serviciul Prevenirea și Combaterea Spălării Banilor) competența de a aplica amenzi administrative și alte măsuri corective entităților raportoare;
- Legea concurenței nr. 183/2012 – Consiliul Concurenței aplică amenzi până la 4% din cifra de afaceri a întreprinderilor implicate în practici anticoncurențiale;
- Legea nr. 202/2017 privind activitatea băncilor (art. 141), BNM aplică sancțiuni financiare și restrictive instituțiilor bancare, publicând deciziile pe pagina sa oficială.
- Legea nr. 171/2012 privind piața de capital (art. 144), CNPF aplică sancțiuni pecuniare și măsuri administrative (interdicții, suspendări, revocări).
- Legea nr. 164/2025 cu privire la energia electrică, ANRE aplică amenzi și măsuri corective operatorilor licențiați;

Prin urmare, modelul sancțiunilor administrative propuse în proiectul legii nu este o noutate sau excepție, însă este o practică consolidată în legislația națională.

Riscuri grave - în vederea asigurării clarității și previzibilității cadrului normativ, la art. 3 din proiect se introduce noțiunea de „risc grav”, utilizată în contextul aplicării măsurilor restrictive și corective prevăzute de lege. Soluția propusă este aliniată terminologiei și mecanismelor utilizate de Regulamentul 2018/858 și Regulamentul 168/2013 cât și cadrul european privind supravegherea pieței și siguranța produselor, care utilizează noțiunea de „serious risk” în contextul aplicării măsurilor de retragere, rechemare și restricționare a introducerii pe piață a produselor neconforme.

Totodată, analiza comparată a practicii aplicate în statele membre ale Uniunii Europene relevă că noțiunea de „serious risk” este utilizată în cadrul procedurilor de omologare și supraveghere a pieței, fără instituirea unor clasificări exhaustive și rigide ale tuturor nivelurilor de risc în legislația primară. În acest sens, statele membre utilizează, de regulă, evaluarea tehnică a impactului asupra siguranței rutiere, sănătății persoanelor, protecției mediului și altor interese publice protejate, în funcție de circumstanțele concrete ale fiecărui caz.

Soluția propusă în cadrul noțiunii de „risc grav” urmărește asigurarea aplicării uniforme și previzibile a măsurilor administrative prevăzute de proiect, menținând totodată flexibilitatea

tehnică necesară funcționării mecanismelor armonizate de omologare și supraveghere a pieței vehiculelor rutiere.

Supravegherea pieței - proiectul legii prevede un regim clar în raport cu piese și echipamentele, inclusiv interzicerea plasării pe piață a componentelor neconforme sau a echipamentelor care afectează negativ siguranța sau mediul. ANTA poate preleva eșantioane, dispune încercări/inspecții și aplică măsuri pentru protecția interesului public (siguranță, sănătate, mediu etc.).

Digitalizare și transparentă - Se instituie registrul național al omologărilor, administrat de Autoritatea de omologare, care la rândul său va fi interoperabil cu alte registre de stat pentru trasabilitate și control.

2. Evidențierea elementelor noi în proiect:

Introducerea procedurilor de omologare - proiectul de lege instituie la nivel național, un sistem funcțional de omologare pentru punerea pe piață, înmatriculare și exploatare a vehiculelor și părților componente. Se reglementează omologarea de tip (pentru producția de serie, inclusiv vehicule complete, incomplete și completate, cu posibilitatea omologării pe etape) și omologarea individuală (pentru vehicule unice, serii mici etc.).

Un regim juridic distinct pentru piese și componente - proiectul instituie un regim juridic și tehnic armonizat aplicabil pieselor, componentelor și echipamentelor introduse pe piață, inclusiv în segmentul post vânzare prin stabilirea unor cerințe tehnice și mecanisme de verificare a conformității. Plasarea pe piață a pieselor neconforme va fi interzisă. Se va trece de la reguli generale de protecție a consumatorilor la standarde tehnice obligatorii care vor putea fi verificate de către autoritățile competente.

Conformitatea producției - proiectul legii stabilește standarde clare pentru asigurarea conformității producției și se asigură menținerea concordanței cu tipul aprobat. În cazul abaterilor proiectul stabilește expres aplicarea unui regim standardizat de măsuri corective, cum ar fi de la remediere și rechemări în service pînă la suspendarea sau retragerea omologării.

Desemnarea și supravegherea serviciilor tehnice - Serviciile tehnice vor fi desemnate pe criterii stricte de competență, imparțialitate și independență, în baza sistemelor proprii de management adecvat. Proiectul prevede evaluări obligatorii la desemnare și periodice în perioada ulterioară, în scopul garantării calității încercărilor și a inspecțiilor.

Acceptarea metodelor de încercare virtuală – Conform prevederilor proiectului, în unele cazuri specifice se admit metode de încercare virtuală, care ar putea contribui la reducerea costurilor și duratei evaluărilor.

3. Desemnarea autorităților naționale pentru omologarea vehiculelor și supravegherea pieței:

Prevederi din prezentul proiect de lege și Nota de argumentare, inclusiv prezenta secțiune, se bazează pe o parte din recomandările formulate în „Raportul privind recomandările privind implementarea eficientă a Acordului din 1958 în Moldova” care a fost elaborat ca raport pentru Divizia de Transport Durabil a CEE-ONU. (ONU, Geneva, 2025).

Implementarea unui sistem modern de omologare a vehiculelor presupune, ca prim pas, desemnarea clară a autorităților competente pentru derularea procedurilor administrative și tehnice necesare admiterii vehiculelor în trafic și supravegherii pieței. Această etapă constituie fundamentul operațional al alinierii Republicii Moldova la standardele UE și la Acordul ONU din 1958.

Pentru ajustarea corectă a arhitecturii instituționale, a fost analizată structura pieței auto naționale, incluzând: volumul parcului auto, nivelul importurilor de vehicule noi și rulate, numărul vehiculelor modificate, distribuția teritorială a înmatriculărilor și capacitatea actuală a instituțiilor din domeniu. Aceste date permit definirea tipurilor de omologare aplicabile (omologare de tip, omologare individuală, recunoaștere UE/ONU) și dimensionarea realistă a autorităților responsabile.

Potrivit proiectului de lege se propune:

- Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) elaborează politica și cadrul normativ;
- Agenția Servicii Publice (ASP) dispune de infrastructura administrativă și tehnică necesară omologării;
- Agenția Națională Transport Auto (ANTA) exercită atribuțiile de supraveghere a pieței la plasare pe piață a vehiculelor rutiere și pieselor componente;

Pe baza analizei instituționale și a recomandărilor misiunii ONU (care în 2024 a evaluat modul de implementare a prevederilor Acordului privind adoptarea prescripțiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și piese care pot fi montate și/sau pot fi utilizate pe vehiculele cu roți și condițiile pentru recunoașterea omologărilor pe baza acestor prescripții și Acordul privind adoptarea de reglementări tehnice mondiale aplicabile autovehiculelor, precum și echipamentelor și componentelor ce pot fi montate și/sau utilizate pe autovehicule), se propune următoarea structură:

- ASP – Autoritate de Omologare, responsabilă pentru omologarea de tip, omologarea individuală și recunoașterea omologărilor UE/ONU;
- ANTA – Autoritate de Supraveghere a Pieței, responsabilă pentru verificarea conformității vehiculelor introduse pe piață și aplicarea măsurilor corective.

Modelul de personal recomandat pentru Republica Moldova, conform evaluării proprii și a experților ONU, este de circa 25 specialiști, distribuiți după cum urmează:

- 15 specialiști – omologare individuală și recunoaștere vehicule rulate,
- 6 specialiști – omologare de tip și recunoaștere vehicule noi,
- 2 inspectori – supravegherea pieței,
- 2 specialiști – desemnarea și monitorizarea serviciilor tehnice.

Structura propusă este ajustată la dimensiunea pieței auto din Republica Moldova și este aliniată modelelor utilizate în statele membre ale UE, asigurând atât eficiență operațională, cât și sustenabilitate financiară.

4. Regimului juridic instituit prin proiect:

Proiectul de lege instituie un cadrul juridic necesar pentru aplicarea în Republica Moldova a sistemului european de omologare și supraveghere a pieței vehiculelor rutiere, reglementat prin Regulamentul (UE) 2018/858 și Regulamentul (UE) nr. 168/2013. Acest sistem are un caracter tehnic și funcționează pe baza unor mecanisme specializate de evaluare a conformității, verificare a conformității producției, supraveghere a pieței și cooperare administrativă între autoritățile competente și serviciile tehnice desemnate.

Spre deosebire de procedurile administrative clasice aplicabile controlului activității economice, mecanismul de omologare urmărește verificarea conformității tehnice a vehiculelor, sistemelor, componentelor, unităților tehnice separate, precum și a pieselor și echipamentelor destinate acestora cu cerințele de siguranță rutieră, protecție a mediului și performanță tehnică stabilite de legislația Uniunii Europene. În acest context, activitățile de omologare, evaluare tehnică, verificare a conformității producției sau desemnare a serviciilor

tehnice nu reprezintă forme de control de stat clasic asupra activității de întreprinzător, ci proceduri tehnice specializate de evaluare a conformității produselor introduse pe piață.

Specificul sistemului european de omologare presupune existența unor mecanisme administrative distincte de cele aplicabile în mod obișnuit în materia controlului activității economice, inclusiv în ceea ce privește supravegherea pieței, măsurile corective și restrictive, suspendarea sau retragerea omologării, monitorizarea conformității producției și evaluarea serviciilor tehnice. Aceste mecanisme derivă direct din prevederile regulamentelor Uniunii Europene armonizate și sunt necesare pentru asigurarea funcționării efective a sistemului de omologare, a protecției siguranței rutiere și a menținerii unui nivel corespunzător de conformitate tehnică a produselor plasate pe piață.

Proiectul delimitează expres activitățile tehnice și administrative aferente omologării de activitățile de control de stat asupra activității de întreprinzător. Procedurile de omologare de tip, omologare individuală, evaluare tehnică, verificare a conformității producției, desemnare și monitorizare a serviciilor tehnice nu au ca obiect verificarea generală a activității economice a operatorului, dar se referă la verificarea conformității tehnice a vehiculelor, sistemelor, componentelor, unităților tehnice separate, pieselor și echipamentelor cu cerințele aplicabile. Din acest motiv, aceste proceduri constituie un regim tehnic special și se desfășoară potrivit regulilor speciale prevăzute de prezenta lege și de actele de punere în aplicare a acesteia.

Această delimitare nu are ca efect excluderea garanțiilor procedurale aplicabile operatorilor economici și nici limitarea aplicării cadrului general privind controlul de stat atunci când activitatea autorităților competente întrunește elementele unui control de stat în sensul Legii nr. 131/2012. Dimpotrivă, proiectul stabilește o separare funcțională între procedurile tehnice de omologare și activitățile de supraveghere a pieței. Astfel, în măsura în care supravegherea pieței presupune verificări efectuate la operatorii economici, aceasta se realizează cu respectarea cadrului normativ aplicabil controlului de stat asupra activității de întreprinzător, fără a afecta competențele speciale prevăzute de legislația armonizată în domeniul omologării vehiculelor.

Prin urmare, proiectul nu urmărește instituirea unei derogări generale de la Legea nr. 131/2012, ci clarificarea raportului dintre regimul omologării și regimul general al controlului de stat. Această soluție este necesară pentru evitarea suprapunerilor instituționale, pentru asigurarea previzibilității procedurilor aplicabile și pentru transpunerea corectă a mecanismelor europene de omologare și supraveghere a pieței vehiculelor rutiere.

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

Opțiunea 1 - Menținerea status quo-ului (opțiunea „a nu face nimic”) - păstrarea cadrului de reglementare actual ar accentua lipsa de standardizare și de uniformizare în admiterea pe piață și în exploatare a vehiculelor și a părților componente. În lipsa unor reguli tehnice obligatorii și a unei autorități de omologare distincte, ar crește riscul plasării pe piață a pieselor și echipamentelor necertificate, al admiterii în exploatare a vehiculelor care nu corespund tipului aprobat și al modificărilor constructive necertificate. În același timp, nu ar exista instrumente eficiente pentru rechemări sau măsuri corective sau retrageri din circulație.

Ca urmare a analizei opțiunea de a nu face nimic nu poate fi recomandată deoarece aceasta poate duce la următoarele consecințe:

- Lipsa standardizării și uniformității omologării - fără reguli clare și uniforme, poate duce la amplificarea problemei plasării pe piață a diferitor componente și echipamente în lipsa certificării oficiale.
- Posibilitatea admiterii în trafic a unor vehicule rutiere ce nu corespund tipului aprobat.
- Excluderea în continuare a posibilității agenților de a efectua modificări constructive ne certificate a autovehiculelor.

Opțiunea 2 – Recunoașterea automată a tuturor omologărilor externe - Acceptarea automată a tuturor omologărilor externe fără constituirea unei autorități naționale și fără mecanisme interne de supraveghere a pieței ar lăsa un vid de reglementare instituțional la nivel național. În acest caz, nu ar exista competența națională pentru rechemări sau retrageri rapide, pentru controlul pieselor și echipamentelor sau pentru intervenții în raport cu modificările constructive. Urmind acest scenariu se încalcă însăși logica proiectului de lege și nu se asigură protecția interesului public pe teritoriul național.

Opțiunea 3 – Adoptarea reglementărilor propuse (opțiunea recomandată)

Adoptarea integrală a cadrului propus, ar elimina lacunele existente și ar alinia legislația Republicii Moldova la practicile UE/CEE-ONU fără careva bariere inutile. În baza acestei opțiuni recomandate ar fi introduce un șir de reglementări noi după cum este explicat în subsecțiunea 3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi.

După evaluarea opțiunilor, singura soluție care răspunde integral nevoilor identificate este instituirea unui cadru național complet aliniat la standardele UE, ce va servi drept o bază normativă solidă cât pentru omologarea vehiculelor și părților componente, atât și pentru o supraveghere a pieței eficientă și protecția drepturilor consumatorului. Oricare dintre alternativele analizate lasă neacoperite necesități privind siguranța, mediu sau supraveghere și nu oferă un nivel suficient de protecție a interesului public.

Introducerea mecanismului de omologare a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate generează beneficii directe și indirecte atât pentru consumatori, cât și pentru mediul de afaceri, prin instituirea unui cadru juridic clar, previzibil și aliniat la cerințele tehnice europene.

- Pentru consumatori, mecanismul de omologare: (a) asigură introducerea pe piață exclusiv a vehiculelor și componentelor care respectă cerințe tehnice minime de siguranță și conformitate, verificate anterior punerii în circulație; (b) contribuie la creșterea nivelului de protecție a vieții și sănătății participanților la trafic, prin prevenirea accesului pe piață a vehiculelor neconforme sau nesigure; (c) sporește încrederea consumatorilor în calitatea și siguranța vehiculelor comercializate pe piața Republicii Moldova.

- Pentru mediul de afaceri, mecanismul de omologare: (a) oferă un cadru procedural unitar și transparent, reducând incertitudinile juridice și riscul aplicării unor practici administrative neuniforme; (b) facilitează accesul operatorilor economici pe piață prin recunoașterea conformității tehnice a produselor; (c) creează condiții egale de concurență, prin eliminarea avantajelor nejustificate ale operatorilor care introduc pe piață vehicule sau componente neconforme; (d) reduce riscurile economice asociate retragerii ulterioare de pe piață a produselor neconforme, prin verificarea conformității înainte de comercializare.

La nivel general, mecanismul de omologare contribuie la consolidarea funcționării pieței interne, la alinierea practicilor naționale la standardele Europene și la crearea unui echilibru între interesele economice ale operatorilor și protecția interesului public.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Se accentuează, că odată cu dezvoltarea pieței și înăsprirea condițiilor de acces, a normelor de siguranță și de poluare în Uniunea Europeană, crește riscul ca pe piața națională să fie introduse vehicule, neacceptate pe piețele UE. Astfel se protejează cetățenii și mediul de afaceri, fără însă a bloca fluxurile comerciale.

Implementarea proiectului de lege va avea ca și impact clarificarea și separarea rolurilor și competențelor între instituțiile publice:

- Organul central de specialitate în domeniul transporturilor (MIDR) – urmează să asigure reglementarea procesului de omologare, elaborarea de acte subsecvente, notificarea UE/CEE-ONU și monitorizarea implementării prevederilor legii;
- Autoritatea de omologare (ASP) – urmează să asigure organizarea și desfășurarea omologărilor de tip/individuale, gestionarea Registrului național al omologărilor, recunoașterea certificatelor externe;
- Autoritatea de supraveghere a pieței (ANTA) – urmează să asigure controale, eșantionări și încercări pentru produse/vehicule puse la dispoziție pe piață, măsuri corective și rechemări, raportare periodică.

Impactul bugetar va consta în (a) dezvoltarea infrastructurii IT, în privința dezvoltării și integrării Registrului național al omologărilor și interconectarea cu registre existente (ex. înmatriculare, importuri), cu acces sigur pentru autorități; (b) resurse umane calificate, și anume prin pregătirea echipelor pentru omologare, supraveghere și control, inclusiv formare profesională pe noile proceduri aplicabile; (c) elaborarea procedurilor și ghidurilor, în vederea detalierii standardelor operaționale pentru evaluarea documentației, recunoaștere certificatelor externe, criteriile de desemnare și supraveghere a serviciilor tehnice ș.a.

Aceste costuri sunt parțial acoperite prin tarifele percepute pentru activitățile de omologare și pentru procedurile administrative aferente serviciilor tehnice, în conformitate cu mecanismul prevăzut de proiectul de lege. Activitatea de supraveghere a pieței se finanțează distinct, din bugetul de stat, în conformitate cu cadrul general aplicabil autorităților publice cu atribuții de control.

Cooperare inter instituțională are un rol important în tot procesul de omologare. Eficiența depinde de protocoale de schimb de date între ASP, ANTA, organul central de specialitate și, după caz, alte autorități publice. Interoperabilitatea va reduce dublările, va accelera verificările și va descuraja plasarea pe piață a vehiculelor și a pieselor neconforme.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Mecanismul de finanțare reflectă separarea funcțională dintre activitatea de omologare și cea de supraveghere a pieței, aceasta din urmă fiind finanțată din bugetul de stat și nefiind parte a mecanismului de autofinanțare.

În ceea ce privește activitățile de omologare, acestea sunt prestate contra cost, pe baza tarifelor aprobate de Guvern. Veniturile aferente acestor activități, precum și veniturile provenite din tarifele administrative achitate de serviciile tehnice pentru evaluarea, desemnarea și monitorizarea acestora, se încasează de către Autoritatea de omologare conform art. 28 din proiect.

În ceea ce privește serviciile tehnice, acestea efectuează încercări, inspecții și evaluări tehnice în cadrul procedurilor de omologare. Conform opțiunii propuse, serviciile prestate de serviciile tehnice în cadrul procedurilor de omologare se realizează contra plată, iar tarifele aferente sunt stabilite de Guvern. În consecință, plățile pentru încercările și verificările efectuate de serviciile tehnice urmează a fi privite distinct de veniturile Autorității de omologare și nu se confundă cu tarifele administrative prevăzute la art. 28 alin. (3).

În ceea ce privește supravegherea pieței, proiectul de lege stabilește expres că activitatea autorității de supraveghere a pieței este finanțată din contul și în limita alocațiilor aprobate în acest scop din bugetul de stat. Prin urmare, această componentă a sistemului are caracter bugetar și nu face parte din mecanismul de autofinanțare aferent activităților de omologare.

Din punct de vedere juridic și financiar, facem o distincție clară între:

- veniturile proprii instituționale ale Autorității de omologare, generate din tarifele de omologare și din tarifele percepute aferent serviciilor tehnice;
- cheltuielile bugetare aferente activității de supraveghere a pieței;
- veniturile realizate de serviciile tehnice din prestarea activităților de încercare și verificare.

Prin urmare, analiza financiară aferentă implementării proiectului este structurată distinct pe aceste trei componente. În raport cu bugetul public național, proiectul de lege generează, pe de o parte, un mecanism de susținere financiară din venituri proprii pentru funcția de omologare și pentru activitățile administrative aferente serviciilor tehnice, iar pe de altă parte, cheltuieli bugetare pentru funcția de supraveghere a pieței.

Eventualele efecte economice indirecte, inclusiv cele de ordin fiscal, cum ar fi taxa pe valoarea adăugată, impozitul pe venit sau alte contribuții generate de activitatea operatorilor economici și a serviciilor tehnice, nu constituie impact bugetar direct al mecanismului reglementat de art. 28 și urmează a fi tratate distinct de fluxurile financiare proprii ale sistemului.

Pe această bază, estimarea financiară anexată Notei de Fundamentare reflectă o privire asupra costurilor potrivit proiectului de lege. Din punct de vedere financiar, sustenabilitatea sistemului omologării se bazează pe corelarea dintre volumul estimat al activităților de omologare și nivelul tarifelor aplicabile, astfel încât veniturile generate să acopere costurile operaționale ale Autorității de omologare.

Estimările privind costurile și veniturile aferente implementării și funcționării sistemului sunt prezentate în estimarea economico-financiară anexată, care reflectă atât etapa inițială de instituire a sistemului, cât și modelul de funcționare ulterioară.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Reglementările propuse în proiectul de lege au scopul de a aduce ordine, previzibilitate și reguli egale de activitatea pe toată piața vehiculelor, pieselor și serviciilor aferente. Pentru operatorii economici, asta înseamnă că punerea pe piață și în exploatare se va efectua după proceduri clare (ex. omologare de tip sau individuală, recunoașterea omologărilor UE/CEE-ONU, controale în producție și în exploatare), cu obligații bine delimitate și termene

previzibile. Se va reduce semnificativ riscul introducerii pe piață a produselor neconforme, în care existau vehicule sau piese fără verificări tehnice suficiente.

Se estimează că pe termen scurt, mediul de afaceri va resimți costuri de conformare, cum ar fi alinierea documentației proprii la cerințele legii, instruirea personalului, eventuale ajustări de stoc pentru a elimina produse neconforme. Aceste costuri totuși vor avea un impact benefic imediat pentru mediul de afaceri, cum ar fi reducerea incertitudinii la înmatriculare, precum și creșterea încrederii consumatorilor.

Reglementările juridice pentru piese și echipamente va curăța piața de produse mai puțin calitative. Importatorii corecți nu vor mai concura cu produse neconforme sau de calitate inferioară, și vor lucra pe baze nediscriminatorii și cu riscuri mai mici. Se preconizează dezvoltarea serviciilor specializate, cum ar fi laboratoare și servicii tehnice evaluate pe criterii de competență și imparțialitate, consultanță de conformitate, precum și soluții digitale pentru verificări și raportări.

Menționăm că la nivelul țărilor UE prețul la aceste servicii variază:

- Suedia: Autoritatea de omologare percepe un tarif fix de 3.400 SEK + 1.700 SEK/oră pentru activitățile de type-approval;
- Germania (KBA): Pentru omologare de tip general (EC-Type Approval) costul variază între 534 € și 734 € în funcție de tipul vehiculului. Pentru „EU individual approval” (autovehicul individual), taxa este în jur de 396 €;
- Franța: Pentru omologare individuală („réception à titre isolé”), cel puțin în unele cazuri, taxa minimă este 86,90 €, iar pentru procedură completă poate ajunge la 173,79 €.

Astfel costurile variază în dependență de activitățile care urmează a fi realizate în procesul de omologare. Totodată, pentru produsele care dispun de certificate de omologare eliberate în alte state membre UE, procesul va presupune doar recunoașterea acestora. Costurile de conformare se vor limita la cerințele necesare pentru asigurarea respectării standardelor tehnice și de siguranță aplicabile.

În ansamblu, reglementările se estimează să ridice standardul tehnic al pieței, să alinieze practicile locale la cele Europene și mută competiția din zona lacunelor normative în zona calității și a serviciilor. Impactul estimat pentru mediul de afaceri este pozitiv pe termen mediu și lung, aducând mai multă încredere, stabilitate și acces la noi segmente.

4.4. Impactul social

Adoptarea cadrului de omologare și supraveghere a pieței va avea efecte sociale directe și vizibile, începând cu creșterea nivelului de siguranță rutieră și continuând cu protecția consumatorilor și consolidarea încrederii în piață.

Introducerea omologării de tip și a omologării individuale, controalele și alte măsuri prevăzute de lege, vor duce la reducerea riscului ca vehicule neconforme să ajungă în trafic și pe piață. În general, se estimează o diminuare a ratei de accidente cauzate de defecțiuni tehnice. Acest fapt va avea un impact pozitiv în special asupra participanților vulnerabili la trafic (pietoni, bicicliști, motocicliști).

Aplicarea unor reguli uniformizate pentru punerea pe piață, transparentă prin registrul național al omologărilor și accesul la informații pentru reparații și întreținere va oferi cetățenilor certitudinea că vehiculul achiziționat corespunde specificațiilor declarate. Vor dispărea „zonele gri” legate de proveniența pieselor sau de modificări constructive neautorizate. Pentru proprietarii de autovehicule, asta înseamnă costuri de întreținere mai previzibile și mai puține surprize la Inspekția Tehnică Periodică sau la înmatriculare.

Implementarea legii va impune subiecții să se conformeze la cerințe tehnice și de emisii, ceea ce va contribui la reducerea poluării în zonele urbane, iar nivelul de zgomot va scădea odată cu întreținerea corectă și cu eliminarea pieselor neconforme.

Desemnarea și supravegherea a serviciilor tehnice, conform cerințelor proiectului de lege, pe criterii de competență și imparțialitate se estimează să stimuleze formarea profesională a personalului acestora și calificările înalte în domenii precum încercări de laborator și evaluarea conformității. Aceasta va duce la crearea locurilor de muncă specializate și la ridicarea standardelor profesionale în rețeaua de service-uri.

Per ansamblu, reducerea accidentelor și a defecțiunilor tehnice se estimează să fie în scădere, astfel, sistemul medical și echipele de intervenție va simți o scădere a presiunii pe acest segment, și în final va exista un impact de economii indirecte pentru societate. Totodată, va crește gradul de încredere al publicului în controlul statului asupra pieței, ceea ce va descuraja practicile ilicite și va consolida conformitatea cu legea.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Proiectul nu introduce norme special focusate asupra datelor cu caracter personal, iar procedurile stabilite în proiectul legii se limitează la parametri tehnici necesari verificării conformității vehiculelor și părților componente și nu urmăresc specific profilarea utilizatorilor. În concluzie, impactul asupra datelor cu caracter personal este moderat și necesar pentru obiectivele legitime urmărite de lege.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Nu este aplicabil.

4.5. Impactul asupra mediului

Implementarea proiectului cu privire la omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor rutiere și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, poate duce de la excluderea accesului pe piață a autovehiculelor și componentelor de calitate și proveniență necunoscută.

Proiectul legii va face obligatorie respectarea standardelor UE și CEE-ONU ca premisă pentru plasarea pe piață și înmatriculare a autovehiculelor și părților componente. Mecanismele și măsurile de supraveghere a pieței prevăzute de lege reduc pătrunderea și menținerea în circulație a vehiculelor și pieselor neconforme. Extinderea regulilor la piese și echipamente, va preveni creșterea emisiilor poluante. Per ansamblu, impactul în materie de mediu este pozitiv și preventiv, iar calitatea ecologică a vehiculelor care vor intra pe piață va deveni mai bine verificată.

Astfel pe piață vor accede doar unitățile, ansamblurile și piesele ce dețin o certificare de conformitate ce atestă corespunderea cu normele în vigoare.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Nu este aplicabil.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

5.1. Măsurile normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională

Proiectul prezentat respectă prevederile legislației naționale și nu intră în contradicție cu prevederile legislației UE. După cum este stabilit în clauza de armonizare și tabelele de concordanță, acesta transpune parțial prevederile:

- Regulamentului (UE) Nr.168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri; și

- Regulamentului (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.

Prin aceste dispoziții, proiectul creează cadrul juridic primar necesar pentru ca cerințele materiale și procedurale din Regulamentele (UE) 2018/858 și 168/2013 să fie aplicabile în dreptul național, menținând, totodată, compatibilitatea cu regimul CEE-ONU (1958/1998) recunoscut pe plan European.

În același timp, a fost elaborate tabelele de concordanță aferente ambelor regulamente care însoțesc proiectul de lege vizat.

5.2. Măsurile normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE

Nu este aplicabil

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

În scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul a fost plasat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul „*Transparență decizională*”, directoriul „*Anunțuri de inițiere a politicilor*”) și pe portalul guvernamental particip.gov.md.

Proiectul legii a fost supus consultărilor publice și avizărilor/expertizărilor de către entitățile publice de resort, inclusiv cele implicate în implementarea legii, în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Astfel, în cadrul procesului de consultare/avizare, următoarele instituții au fost vizate:

Avizare:

- Cancelaria de Stat (Centrul de armonizare a legislației, Grupul de Lucru al Comisiei de Stat pentru Reglementarea Activității de Întreprinzător);

- Ministerul Mediului;

- Ministerul Afacerilor Externe;

- Ministerul Afacerilor Interne;

- Ministerul Finanțelor;

- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (inclusiv Centrul Național de Acreditare);

- Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare;

- Ministerul Apărării;

- Ministerul Sănătății;

- Agenția de Stat pentru Proprietatea Intelectuală;

- Agenția Servicii Publice;

- Importatorilor de piese și autovehicule.

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

Expertizare:

- Ministerul Justiției;

- Centrul Național Anticorupție.

La fel, proiectul a fost transmis spre consultare și asociațiilor patronale din domeniul transporturilor și mediului de afaceri.

Informația privind rezultatele avizării/expertizării a fost inclusă în tabelul de sinteză, iar proiectul a fost ajustat conform propunerilor și recomandărilor.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul a fost supus expertizei juridice efectuate de Ministerul Justiției și expertizei anticorupție efectuate de Centrul Național Anticorupție. Observațiile și recomandările formulate în cadrul procesului de expertizare au fost examinate și valorificate prin ajustarea și consolidarea proiectului de lege, inclusiv sub aspectul clarității și previzibilității normelor juridice, delimitării competențelor instituționale, corelării cu cadrul normativ general, justificării mecanismelor speciale și derogatorii, precum și al consolidării securității juridice a soluțiilor propuse.

În procesul de definitivare a proiectului au fost operate ajustări suplimentare inclusiv în partea ce ține de:

- ajustarea și eliminarea prevederilor care ar putea genera prevederi ambigue sau formulări cu caracter general;
- corelarea mecanismelor administrative cu cadrul general al răspunderii juridice;
- delimitarea măsurilor administrative specifice domeniului omologării de formele generale de răspundere contravențională și penală;
- utilizarea Regulamentelor ONU în cadrul sistemului național de omologare;
- mecanismele de implementare și aplicare graduală a sistemului;
- dispozițiile tranzitorii și corelările legislative necesare implementării noului cadru juridic armonizat.

Proiectul reprezintă rezultatul procesului de consultare, avizare și expertizare desfășurat și urmărește asigurarea unui cadru normativ compatibil cu acquis-ul Uniunii Europene și adaptat specificului tehnic și instituțional al domeniului omologării și supravegherii pieței vehiculelor rutiere.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

În scopul implementării eficiente a prevederilor proiectului de lege la standardele prevăzute în el, se impune elaborarea și aprobarea unui șir de acte subordonate. Acestea vor fi aprobate la o etapă ulterioară și vor include:

- Reglementări tehnice de implementare pentru categoriile M, N, O și L, inclusiv lista actelor de reglementare aplicabile (UE și CEE-ONU) și procedurile de încercare/acceptare (inclusiv eligibilitatea încercărilor virtuale acolo unde este permis);
- Proceduri de omologare, care prevăd conținutul dosarului, fluxul de examinare, modele de certificate de omologare și de conformitate, evidența extensiilor/modificărilor și condițiile de recunoaștere/înregistrare a omologărilor emise de alte state;
- Conformitatea producției și conformitatea în exploatare, care prevăd planificarea verificărilor, metodologii de eșantionare/încercare, criterii de acceptare și tratamentul neconformităților, inclusiv rechemări și măsuri corective;
- Desemnarea și supravegherea serviciilor tehnice, inclusive stabilirea criteriilor de competență și imparțialitate, proceduri de evaluare/re-evaluare la fața locului etc.;
- OBD, condiții de publicare și acces pentru operatorii independenți, formate și canale de comunicare a informațiilor, precum și reguli privind utilizarea datelor tehnice puse la dispoziție;
- Supravegherea pieței, inclusiv metodologii de control/eșantionare, coordonare interinstituțională, măsuri provizorii și măsuri corective etc.;

- Registrul național al omologărilor și transparența publică, care va prevedea structura registrului, schimbul de date între autorități, periodicitatea și formatul rezumatelor publice privind activitățile de omologare și supraveghere;
- Proceduri pentru vehicule rulate care întrunesc condițiile de recunoaștere, perioade tranzitorii și calendar de etapizare a aplicării, pentru a asigura predictibilitate pieței.

Suplimentar la lista specificată urmează a fi aprobate/modificate și alte acte care reglementează aspecte administrative, cum ar fi tarife/costuri aferente serviciilor prestate de autorități, cerințe IT pentru fluxurile de date, precum și, după caz, corelări cu legislația conexasă. Aceste măsuri secundare vor opera strict în limitele cadrului normativ primar instituit de proiectul legii, asigurând astfel alinierea la cerințele UE privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor și componentelor.

Implementarea cadrului juridic instituit prin proiect presupune dezvoltarea unui sistem tehnic și administrativ complex, compatibil cu modelele europene de omologare și supraveghere a pieței vehiculelor rutiere. Din acest motiv, proiectul prevede o aplicare etapizată a noilor reglementări, care este corelată cu dezvoltarea capacităților instituționale, adoptarea actelor normative pentru punerea în aplicare a legii și instituirea mecanismelor tehnice și administrative necesare pentru funcționarea efectivă a sistemului.

Totodată, implementarea eficientă a sistemului necesită consolidarea capacităților administrative și tehnice ale autorităților competente, inclusiv dezvoltarea procedurilor operaționale, instruirea personalului implicat, instituirea mecanismelor de cooperare interinstituțională și dezvoltarea instrumentelor administrative și informaționale necesare aplicării uniforme a cadrului normativ. În același timp, funcționarea sistemului presupune dezvoltarea și evaluarea capacităților serviciilor tehnice desemnate pentru efectuarea încercărilor și evaluărilor tehnice aferente procedurilor de omologare.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Ca urmare a aprobării actului normativ urmează a fi aprobate modificări la regulamentele de activitate a autorităților desemnate, precum și legislația secundară necesară pentru implementare.

Secretar general

Angela ȚURCANU

*Anexă
la Nota de fundamentare la proiectul legii privind
omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere*

ANALIZA IMPACTULUI FINANCIAR

**și a costurilor estimative pentru implementarea la nivel național a sistemului
de omologare și supraveghere a pieței pentru vehiculele rutiere**

Document aferent Notei de argumentare la proiectul legii privind
omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere 976/MIDR/2025

1. INTRODUCERE

1.1. Scopul și obiectul documentului

Prezenta analiză are ca scop determinarea impactului financiar aferent implementării proiectului de lege privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere, precum și fundamentarea costurilor estimate generate de instituirea și funcționarea mecanismelor instituționale prevăzute de proiectul vizat.

Documentul urmărește efectuarea unei estimări orientative:

- a) privind identificarea și cuantificarea potențialelor cheltuielilor pentru organizarea și funcționarea activităților de omologare și de supraveghere a pieței, în limitele cadrului juridic propus;
- b) privind evaluarea potențialului impact financiar asupra bugetului public național, în special în ceea ce privește activitatea de supraveghere a pieței;
- c) privind estimarea orientativă a veniturilor proprii aferente activității de omologare, în raport cu mecanismul de finanțare prevăzut de proiectul de lege;
- d) analiza sustenabilității financiare a activității de omologare, distinct de componenta bugetară aferentă supravegherii pieței.

1.2. Legătura cu proiectul legii privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere

- a) **Scopul** - proiectul de lege privind omologarea vehiculelor transpune în legislația națională Regulamentele (UE) nr. 2018/858 și nr. 168/2013, care stabilesc cadrul juridic european pentru omologarea de tip, omologarea individuală și supravegherea pieței vehiculelor rutiere.
- b) **Impactul** - prin adoptarea legii, Republica Moldova urmărește: (a) alinierea cadrului legislativ și instituțional la cerințele Uniunii Europene în domeniul liberei circulații a bunurilor și a siguranței tehnice a vehiculelor; (b) crearea unui sistem național de omologare compatibil cu standardele și procedurile europene; (c) dezvoltarea capacităților administrative necesare pentru emiterea certificatelor de conformitate, verificarea conformității producției și supravegherea post piață.
- c) **Autorități administrative** - în sens instituțional, implementarea legii se propune să fie realizată prin: (a) desemnarea Agenției Servicii Publice (ASP) în calitate de Autoritate de Omologare, responsabilă de gestionarea procedurilor de omologare de tip și individuală, de emiterea certificatelor de conformitate și de administrarea registrelor tehnice; și (b) desemnarea Agenției Naționale Transport Auto (ANTA) în calitate de Autoritate de Supraveghere a Pieței, responsabilă de controlul conformității vehiculelor introduse pe piață și de verificările tehnice post-piață.

1.3. Descriere generală a modificărilor propuse

Implementarea legii presupune un ansamblu de reforme instituționale care implică și plăți de tarife, după cum urmează:

- a) **Reforme instituționale** care se propune să implice: (i) desemnarea a două autorități administrative competente dedicate (ASP și ANTA), prin reorganizarea internă a structurilor existente; (ii) completarea organigramelor cu personal tehnic specializat; (iii) Clarificarea atribuțiilor de control, autorizare și monitorizare a conformității.
- b) **Investiții în infrastructură și echipamente**, care se estimează să implice: (i) dezvoltarea infrastructurii IT și a sistemelor informaționale necesare gestionării procedurilor de omologare; (ii) implementarea unei platforme digitale integrate pentru gestionarea proceselor de omologare, interoperabilă cu bazele de date ASP, ANTA și ale altor autorități competente; (iii) asigurarea suportului tehnic și administrativ necesar funcționării mecanismului de omologare;

- c) **Finanțare.** (i) Instituirea unui sistem de tarife pentru serviciile de omologare, bazat pe principiul recuperării costurilor și ajustat la contextul economic național; (ii) crearea unei surse de venituri proprii aferente activității de omologare și activităților administrative privind serviciile tehnice; (iii) delimitarea expresă dintre mecanismul de finanțare din venituri proprii aferent activității de omologare și finanțarea bugetară a activității de supraveghere a pieței, în conformitate cu Proiectul de lege și Nota de argumentare;
- d) **Măsuri.** Prin aceste măsuri, se intenționează ca statul să poată asigura: (i) funcționarea sustenabilă a sistemului de omologare național; (ii) transparența și predictibilitatea costurilor pentru operatorii economici și cetățeni; (iii) consolidarea capacităților tehnice și instituționale ale Republicii Moldova în procesul de aderare la Uniunea Europeană (Capitolul 14 - Politica în domeniul transporturilor).

2. BAZA METODOLOGICĂ ȘI IPOTEZE UTILIZATE

2.1. Metodologia utilizată pentru estimarea costurilor și a impactului bugetar

- a) Estimarea financiară s-a realizat în conformitate cu Metodologia de analiză a impactului bugetar al proiectelor de acte normative (pct. 4.2 din Instrucțiunea privind elaborarea Notei de Argumentare⁵).
- b) Analiza a urmat principiile metodologice de: (i) Completitudine, au fost incluse costuri directe și indirecte aferente implementării legii; (ii) Transparență, s-au utilizat exclusiv surse publice și oficiale; (iii) Comparabilitate, s-au studiat și analizat tarife și practici aplicate în state membre ale UE; (iv) Delimitarea impactului bugetar direct aferent activității de supraveghere a pieței de fluxurile financiare proprii generate de activitatea de omologare, în conformitate cu mecanismul de finanțare prevăzut de proiectul de lege; (v) Sustenabilitate, se corelează costurile și veniturile pe termen mediu.
- c) Analiza a fost efectuată prin metoda proiecției de scenarii posibile, utilizând trei scenarii distincte, după cum urmează:
 - (i) **Scenariul minim** - bazat pe 10.500 vehicule noi și 30.000 rulate;
 - (ii) **Scenariul mediu** - (luat de bază, fiind estimat a fi cel mai aproape de realitate) cca. 11.000 vehicule noi și 45.000 rulate;
 - (iii) **Scenariul maxim** - pentru o piață extinsă cca. 11.500 vehicule noi și 60.000 rulate.

*Notă metodologică privind ipotezele de volum:

- (i) Cele trei scenarii expuse și utilizate în analiza de impact financiar reprezintă ipoteze de modelare menite să simuleze posibile variații ale volumului anual de vehicule ce vor necesita omologare, în funcție de tendințele pieței auto din Republica Moldova. Ele sunt bazate pe următoarele date și cifre de mai jos.
- (ii) În lipsa unor date statistice complete publicate despre omologare, cifrele au fost estimate pe baza datelor disponibile ale Agenției Servicii Publice (ASP). Conform comunicatelor de presă ASP, în anul 2023 au fost înmatriculate primar circa 46 032 autoturisme, dintre care aproximativ 9 336 noi (20%) și 36 696 rulate (80%)⁶
- (iii) În anul 2024, presa de specialitate a raportat un volum total de peste 60 000 de autoturisme rulate importate, stabilind un record istoric al pieței naționale⁷.

⁵ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=144682&lang=ro

⁶ <https://moldova1.md/p/22886>

⁷ <https://stiri.md/article/auto/moldova-a-stabilit-un-record-de-automobile-rulate-importate-in-anul-2024/>

2.2. Sursele de date în estimarea modelului utilizat

Analiza se bazează pe un șir de date, informații și surse care pot fi verificate, clasificate după cum urmează:

- a) **Date statistice privind piața auto națională** - se bazează pe datele oficiale ale Biroul Național de Statistică (BNS) și indicatorii oficiali privind înmatriculările de autovehicule per fiecare an în Republica Moldova⁸.
- b) **Date comparative internaționale** - se bazează pe datele identificate în mediul online pe resursele autoritățile naționale ale unor state membre ale UE cum sunt: (i) Irlanda – NSAI (National Standards Authority of Ireland) – lista tarifelor pentru omologare individuală, de tip și certificat⁹; (ii) Țările de Jos – RDW (Rijksdienst voor het Wegverkeer) – reglementarea tarifelor¹⁰; (iii) Franța – DREAL (Direction Régionale de l’Environnement, de l’Aménagement et du Logement)¹¹; (iv) Ungaria – Central Office for Administrative and Electronic Public Services¹²; (v) Letonia – CSDD (Ceļu satiksmes drošības direkcija) – taxe¹³; (vi) Slovacia – tarife¹⁴; (vii) Cehia – Ministerstvo dopravy – tarife¹⁵;
- c) **Ipoteze tehnico-economice** - utilizate în prezentul document de proiectare a impactului financiar, acolo unde este posibil la etapa actuală;
- d) **Ipoteze operaționale** - ponderea importurilor de vehicule rulate ce necesită omologare individuală, estimată cca. 80% (ipoteză), rata reomologărilor tehnice estimată la cca. 5% din numărul omologărilor individuale (ipoteză).

2.3. Perioada temporală a estimării

Analiza impactului financiar și toate valorile financiare prezentate sunt exprimate în prețuri curente fără indexare anuală și se raportează la următoarea perioadă temporală:

- (i) 2026 - Adoptare legislativă și pregătire instituțională;
- (ii) Anul I - Intrarea în vigoare și lansare operațională (data intrării în vigoare urmează a fi votată de către Parlament). În funcție de acest aspect vor exista și alte variabile de ex. rata inflației etc.;
- (iii) Anul II - creștere și stabilizare;
- (iv) Anul III - atingerea echilibrului financiar și operare stabilă pe termen mediu.

⁸

https://statbank.statistica.md/PxWeb/pxweb/ro/40%20Statistica%20economica/40%20Statistica%20economica__19%20TRA__TRA020/TRA020100.px/?rxid=9a62a0d7-86c4-45da-b7e4-fecc26003802

⁹

https://www.n sai.ie/images/uploads/certification-automotive/NSAI_National_Approval_Pricing_Structure_2023_REV_2.pdf

¹⁰

[https://www.rdw.nl/en/import-export-transit/importing-a-vehicle-from-a-country-outside-the-eu-or-ef#a#:~:text=Table_title:%20Costs%20for%20importing%20a%20vehicle%20add,\(vehicle%20category%20M1/N1\)%20%7C%20Cost:%20%E2%82%AC625%2C00%20%7C](https://www.rdw.nl/en/import-export-transit/importing-a-vehicle-from-a-country-outside-the-eu-or-ef#a#:~:text=Table_title:%20Costs%20for%20importing%20a%20vehicle%20add,(vehicle%20category%20M1/N1)%20%7C%20Cost:%20%E2%82%AC625%2C00%20%7C)

¹¹

<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/homologation-vehicules>

¹²

https://nyilvantarto.hu/archiv_honlap_2016/en/vehicle_change_owner#:~:text=Table_title:%20In%20case%20of%20representative%20procedure%20the,fee%20%7C%206000%20HUF:%20585%20HUF%20%7C

¹³

<https://csdd.lv/transportlidzekla-ekspluatācijas-nodoklis/nodokla-maksataji-tlen>

¹⁴

https://www.slovensko.sk/en/life-situation/life-situation/_new-car-and-registration-duties#feesregistrationofcar

¹⁵

<https://portal.gov.cz/en/sluzby-vs/registration-of-a-new-or-imported-vehicle-S8476>

3. DESCRIEREA IMPACTULUI FINANCIAR ASUPRA BUGETULUI PUBLIC

3.1. Considerații generale

Implementarea proiectului de lege vizat se estimează să genereze un impact financiar care trebuie analizat distinct, în funcție de natura juridică și financiară a fiecărei componente instituite prin proiectul legii. Astfel, din perspectiva art. 28 din proiectul legii, mecanismul financiar instituit nu are un caracter unitar și se divizează pe trei fluxuri distincte:

- a) **activitatea de omologare**, exercitată de Autoritatea de omologare, care se finanțează din venituri proprii provenite din tarifele pentru serviciile de omologare și din tarifele administrative percepute în legătură cu evaluarea, desemnarea și monitorizarea serviciilor tehnice;
- b) **activitatea serviciilor tehnice**, care constă în efectuarea încercărilor, inspecțiilor și evaluărilor tehnice în cadrul procedurilor de omologare, fiind realizată contra plată în raport cu beneficiarii serviciilor respective. Veniturile obținute de serviciile tehnice au caracter distinct, serviciile tehnice fiind entități de drept privat, nu constituie venituri ale bugetului public și nu se confundă cu veniturile Autorității de omologare;
- c) **activitatea de supraveghere a pieței**, propusă a fi exercitată de către ANTA, are un caracter bugetar și se estimează să fie finanțată din contul și în limita alocațiilor aprobate în acest scop din bugetul de stat.

În lumina celor expuse mai sus, prezenta estimare financiară nu pornește de la premisa autofinanțării integrale a tuturor activităților reglementate. Estimarea are la bază delimitarea expresă dintre veniturile proprii instituționale ale Autorității de omologare, cheltuielile bugetare aferente activității de supraveghere a pieței și fluxurile financiare aferente serviciilor tehnice, care au caracter distinct și nu se includ în impactul bugetar direct al proiectului.

Această structură este conformă atât cu art. 28 din proiectul legii, cât și cu Nota de fundamentare (pct. 4.2.). Prin urmare, în raport cu bugetul public național, impactul financiar direct al proiectului trebuie examinat exclusiv prin prisma componentei bugetare aferente activității de supraveghere a pieței. În schimb, activitatea de omologare urmează a fi analizată distinct, prin prisma ideii de sustenabilitate financiară din venituri proprii.

3.2. Impactul asupra bugetului de stat

- a) **Cheltuieli bugetare directe** - Impactul direct asupra bugetului de stat se bazează pe exercitarea funcțiilor de supraveghere a pieței în domeniul vehiculelor rutiere, în conformitate cu prevederile art. 28 din proiectul legii.

În acest sens, activitatea de supraveghere a pieței are un caracter bugetar și se deosebește de activitatea de omologare și de activitatea serviciilor tehnice, care se estimează să opereze pe baza veniturilor proprii.

Pentru asigurarea funcționării acestei componente, se propune suplimentarea capacității instituționale a autorității de supraveghere a pieței (ANTA), prin instituirea a 2 unități de personal dedicate.

Parametrii financiari estimați (cu titlu de modelare) sunt următorii: salariu brut lunar estimat - 22.000 lei/post, salariu brut anual - 264.000 lei/post; impact bugetar anual total - 528.000 lei.

Această valoare reprezintă componenta minimă previzibilă la prezenta etapă și cuantificabilă a impactului asupra bugetului de stat, șic are este aferentă implementării funcției de supraveghere a pieței.

Cheltuielile operaționale generale (logistică, echipamente, suport administrativ) sunt considerate a fi acoperite în cadrul bugetelor instituționale existente și nu generează, în forma actuală a estimării, un impact bugetar suplimentar cuantificat.

- b) Alte cheltuieli** - Activitatea de omologare nu generează venituri bugetare directe la bugetul de stat. Astfel, în conformitate cu art. 28 din proiectul legii serviciile de omologare sunt prestate contra cost. Activitățile de evaluare, desemnare și monitorizare a serviciilor tehnice sunt, de asemenea, supuse unor tarife. Veniturile aferente acestor activități constituie venituri ale Autorității de omologare și se reglementează expres de legislația aplicabilă.

Totodată serviciile tehnice se estimează să presteze activități de încercare și verificare în baza relațiilor contractuale directe cu operatorii economici. Aceste fluxuri financiare nu constituie venituri publice și nu sunt reflectate în bugetul de stat.

- c) Concluzie privind impactul asupra bugetului de stat** - Impactul asupra bugetului de stat este parțial și suficient de clar determinat. Acesta constă în finanțarea funcției de supraveghere a pieței, estimează în forma actuală a documentului un nivel de finanțare de circa 528.000 lei anual.

Proiectul de lege nu instituie mecanisme de generare a veniturilor bugetare directe, nu creează obligații bugetare semnificative suplimentare în afara componentei de supraveghere a pieței. Totodată proiectul transferă majoritatea costurilor sistemului către mecanisme de finanțare prin venituri proprii.

4. COSTURI ESTIMATIVE

4.1. Costuri comparate în unele state membre UE

Tabel 1 de mai jos reprezintă o analiză comparată a tarifelor de omologare în unele state membre ale UE, iar cu titlu ilustrativ prezentăm în Tabelul 2 media costurilor în UE pentru omologarea individuală care se situează între 80 - 180€, iar pentru omologarea de tip între 300 - 650€:

Tabel 1

| Nr. | Țara | Autoritate / Procedură | Domeniu acoperit | Tarife publicate (EUR) |
|-----|----------------------|---|--|---|
| 1 | Irlanda | NSAI National Standards Authority of Ireland | Inspecție tehnică, omologare individuală și de tip, serii mici | €1.300/zi – inspecție tehnică; €140 – certificat M1/N1; €220 – certificat general; €640 – omologare de serie mică |
| 2 | Țările de Jos | RDW Rijksdienst voor het Wegverkeer | Inspecții tehnice, teste de laborator, taxe administrative | €113/oră – inspecție tehnică; €87 – taxă administrativă de testare |
| 3 | Franța | DREAL Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement | Recepție la titlu individual (RTI) | €86,90 – taxă administrativă unică |
| 4 | Ungaria | TAA/KAV Transport Authority | Omologare vehicule și componente | €460 – omologare vehicul; €300 – componente |
| 5 | Slovacia | MD SR Ministerul Transporturilor | Aprobare individuală și modificări | €100 – aprobare individuală; €20 – modificare |
| 6 | Cehia | “Výjimky” Ministerul Transporturilor | Aprobarea excepțiilor tehnice | €40 |
| 7 | Letonia | CSDD Road Traffic Safety Directorate | Taxă administrativă pentru certificatul de conformitate | €39,33 |
| 8 | Austria | MA46 (Land Wien) | Omologare individuală la nivelul landului | €120–180 |
| 9 | Spania | Ministerio de Industria / ITV | Proceduri naționale diverse | €80–200, în funcție de laborator |
| 10 | Portugalia | IMT Instituto da Mobilidade e dos Transportes | Proceduri de omologare, tarife variabile | €150–250, orientativ |

4.2. Estimări pentru tarife naționale

Tabel 2 de mai jos reprezintă un rezumat al gamei de costuri pentru omologare în statele membre ale UE analizate. În baza gamei de costuri stabilite se determină nivelul mediu de referință European. Totuși costurile pentru Moldova urmează să ia în calcul puterea de cumpărare a populației, propunerile fiind raportate la salariul mediu pe economie dar și conforme cu metodologia de formare a tarifelor Autorității de omologare. Acest fapt este necesar pentru a nu introduce tarife disproporționate.

Tabel 2

| Tip de serviciu | Gama prețuri UE (€) | Medie UE (€) | Propuneri Moldova (lei) | Echiv. (€/MDL) |
|---------------------------------|---------------------|--------------|-------------------------|----------------|
| Omologare individuală | 80–180 | 130 | x lei | x € |
| Omologare de tip | 300–650 | 400 | x lei | x € |
| Omologare părți / sisteme | 100–300 | 180 | x lei | x € |
| Control conformitate producție | 80–200 | 120 | x lei | x € |
| Reomologare / modificare | 20–100 | 60 | x lei | x € |
| Emitere / reemitere certificat | 30–60 | 45 | x lei | x € |
| Taxă orară inspecție / testare | 80–120 | 100 | x lei/oră | x € |
| Taxă deplasare echipă inspecție | 100–300 | 200 | x lei/zi | x € |

Există posibilitatea examinării opțiunii tarifelor diferențiate pentru persoanele fizice și operatorii economici.

4.3. Model de structură tarifară

a) Privire generală:

- (i) La stabilirea tarifelor pentru serviciile de omologare se propune a fi luat în calcul factorul reprezentării contravalorii costurilor administrative, tehnice și de testare aferente activităților efectuate de autoritățile competente.
- (ii) Tarifele se propune a fi aplicate pentru toate tipurile de omologare prevăzute de lege:
 - omologare de tip;
 - omologare individuală;
 - omologare pentru părți, sisteme și unități tehnice;
 - controlul conformității producției;
 - reomologare după modificare / reconstrucție.
- (iii) Tarifele aferente serviciilor de omologare și tarifelor administrative percepute în legătură cu evaluarea, desemnarea și monitorizarea serviciilor tehnice se stabilesc, se încasează și se utilizează în conformitate cu art. 28 din proiectul legii;
- (v) Sumele plătite pentru încercările, inspecțiile și verificările tehnice efectuate de serviciile tehnice desemnate se tratează distinct de tarifele administrative aferente activității de omologare.

b) Structura tarifelor - După cum este ilustrat în Tabelul 3 mai jos, tarifele se propun a fi structurate în patru componente principale, inspirate și raportate la modelele aplicate în statele membre ale Uniunii Europene (de ex. Franța, Irlanda, Țările de Jos, Ungaria, Letonia, Slovacia, Cehia). Se propune examinarea structurii, nu și a sumei, care este reprezentată în tabel cu titlu ilustrativ.

Tabel 3

| Componenta | Descriere | Conținut concret | Exemple din statele UE |
|--|--|--|---|
| 1. Taxa administrativă de omologare | Reprezintă costul de procesare a dosarului de omologare și a examinării documentației tehnice. | Include analiza dosarului, verificarea completitudinii documentelor, introducerea în registrul național, emiterea deciziei administrative. | Franța (€86,9), Slovacia (€100), Austria (€120–180) |
| 2. Taxa tehnică de inspecție / încercare | Acoperă serviciile de verificare, testare și măsurare realizate de laboratoare acreditate. | Poate fi calculată per oră sau per zi în funcție de complexitate, la care se adaugă taxa administrativă. | Olanda (€113/oră), Irlanda (€1 300/zi) |
| 3. Taxa de eliberare a certificatului de conformitate individual sau de tip | Reprezintă contravaloarea tipăririi, securizării și eliberării certificatului de conformitate individual sau de tip. | Include costurile de arhivare electronică și înscriere în registre. | Irlanda (€140–220), Letonia (€39,33) |
| 4. Taxa specială / suplimentară | Se aplică pentru servicii conexe cu ar fi reomologări, duplicat certificat, deplasări în teritoriu, verificări etc. | Determinate după caz pentru a asigura recuperarea costurilor logistice și operaționale. | Cehia (€40), Irlanda (€640), Ungaria (€150–300 pentru componente) |

4.4. Proiecția orientativă a veniturilor aferente activității de omologare (Scenariul Mediu)

Pentru argumentarea mecanismului de finanțare aferent activității de omologare, a fost realizată o estimare orientativă care se bazează pe datele oficiale disponibile privind piața auto din Republica Moldova și pe tarifele propuse pentru serviciile de omologare.

Prezenta secțiune are ca obiect estimarea veniturilor proprii potențiale aferente activității de omologare, în scenariul mediu utilizat în analiză, și nu reflectă impactul bugetar direct asupra bugetului de stat. Proiecția are un caracter orientativ și se bazează pe ipoteze privind volumul anual de servicii de omologare, structura cererii și nivelul tarifelor administrative propuse.

- a) **Ipoteze de bază a Scenariului Mediu** - estimările sunt bazate pe următoarele ipoteze principale:
- volumul anual estimat al cererilor de omologare este determinat pe baza datelor disponibile privind importul și înmatricularea vehiculelor;
 - structura cererii include atât omologări individuale, cât și alte servicii administrative aferente activității de omologare;
 - tarifele aplicabile sunt cele propuse în cadrul prezentului document, ajustate la contextul economic național;
 - estimările nu includ sumele achitate direct către serviciile tehnice desemnate pentru efectuarea încercărilor și verificărilor tehnice.
- b) **Estimarea veniturilor** - estimarea veniturilor aferente activității de omologare are caracter orientativ și este realizată în baza volumului estimat de servicii, care va fi calculat în baza tarifelor stabilite ulterior prin hotărâre de Guvern, în conformitate cu art. 28 din proiectul de lege.
În lipsa tarifelor aprobate, veniturile au fost modelate pe baza următoarelor scenarii:
- scenariul minim - aplicarea unui nivel redus al tarifelor, orientat spre acoperirea strictă a costurilor;
 - scenariul mediu - aplicarea unui nivel tarifar echilibrat, comparabil cu practicile regionale;
 - scenariul maxim - aplicarea unui nivel tarifar apropiat de media europeană.
- În funcție de aceste scenarii, veniturile anuale estimate se încadrează într-un interval orientativ, determinat de volumul serviciilor prestate și nivelul tarifelor aplicate. Valoarea exactă a veniturilor va depinde de tarifele aprobate de Guvern și de dinamica cererii pe piață.
- c) **Estimarea cheltuielilor operaționale** - cheltuielile operaționale au fost estimate în baza necesităților instituționale pentru organizarea și funcționarea activității de omologare, incluzând:
- cheltuieli de personal;
 - cheltuieli administrative și logistice;
 - cheltuieli aferente infrastructurii și suportului tehnic.
- d) **Gradul de acoperire a costurilor** - gradul de acoperire a costurilor a fost analizat prin raportarea veniturilor estimate la cheltuielile operaționale, în cadrul scenariilor descrise la lit. b).
Rezultatele indică faptul că:
- în scenariul minim, veniturile pot acoperi parțial costurile operaționale;
 - în scenariul mediu, se asigură un nivel apropiat de un echilibru financiar;
 - în scenariul maxim, veniturile pot depăși costurile operaționale.
- Această analiză are caracter orientativ și depinde de nivelul tarifelor aprobate, precum și de volumul efectiv al activității.
- e) **Limitări ale analizei** - prezenta estimare nu include componenta de supraveghere a pieței, care este finanțată din bugetul de stat, nu include veniturile și cheltuielile aferente serviciilor tehnice desemnate, are caracter orientativ și depinde de evoluția pieței auto și de comportamentul consumatorilor.

Cu titlul ilustrativ menționăm că, pentru anul 2026, Scenariul Mediu utilizează următoarele volume:

Tabelul 5

| n/o | Indicator | Valoare estimată |
|-----|--|------------------|
| 1 | Vehicule noi | 11.000 unități |
| 2 | Vehicule rulate importate | 45.000 unități |
| 3 | Din care supuse omologării individuale | 36.400 unități |
| 4 | Reomologări / modificări tehnice | 1.800 cazuri |
| 5 | Omologări de tip | 100 dosare |
| 6 | Omologări părți și sisteme | 300 dosare |
| 7 | Controale conformitate producție | 100 dosare |

5. ESTIMAREA CHELTUIELILOR PENTRU FUNCȚIONAREA AUTORITĂȚILOR

5.1. Privire generală

În vederea aplicării prevederilor prezentei legi, este necesară crearea și consolidarea capacităților instituționale ale:

- a) **Autorității de Omologare** - competențe propuse a fi atribuite Agenției Servicii Publice (ASP), responsabilă de omologarea de tip, omologarea individuală și emiterea certificatelor de conformitate;
- b) **Autorității de Supraveghere a Pieței** - competențe propuse a fi atribuite Agenției Naționale Transport Auto (ANTA), responsabilă de controlul conformității vehiculelor introduse pe piață, verificarea post piață și aplicarea măsurilor corective necesare;
- c) **Mecanismul de finanțare al activităților** - activitatea de omologare este susținută prin venituri proprii generate din tarifele aferente serviciilor de omologare și activităților administrative conexe, iar activitatea de supraveghere a pieței se finanțează din bugetul de stat, în condițiile prevăzute de proiectul de lege și de legislația financiară aplicabilă, fiind distinctă de mecanismul de finanțare aferent activității de omologare.

Această delimitare asigură coerența cadrului instituțional și financiar, precum și corelarea cu prevederile Notei de argumentare și ale proiectului de lege.

5.2. Estimare financiară

Estimarea financiară a fost elaborată în concordanță cu structura impactului financiar descrisă în pct. 4.2 din Nota de argumentare, care delimitează trei componente distincte ale sistemului:

- a) activitatea de omologare, realizată de autoritatea de omologare și finanțată din venituri proprii (tarife administrative);
- b) activitatea serviciilor tehnice desemnate, realizată în baza contractelor cu solicitanții și finanțată direct de aceștia, conform tarifelor aprobate conform art.28 din proiectul legii;
- c) activitatea de supraveghere a pieței, realizată de autoritățile competente și finanțată din bugetul de stat.

Prezenta estimare reflectă exclusiv componenta a) și parțial componenta c), respectiv cheltuielile publice necesare funcționării autorităților implicate, fără a include costurile aferente serviciilor tehnice, care nu constituie cheltuieli bugetare.

5.3. Cheltuieli logistice și operaționale

Cheltuielile logistice și operaționale aferente implementării sistemului au caracter estimativ și reflectă necesarul minim de resurse pentru organizarea și funcționarea activităților administrative aferente omologării și supravegherii pieței, în condițiile conceptului propus la etapa actuală.

Aceste cheltuieli vizează, în principal, asigurarea consumabilelor, serviciilor IT și de comunicații, deplasărilor operaționale, activităților administrative aferente interacțiunii cu serviciile tehnice, instruirii personalului, precum și întreținerii spațiilor și suportului operațional curent.

Cheltuielile respective sunt prezentate cu titlu orientativ și nu reprezintă cheltuieli fixe sau definitive, deoarece nivelul lor va depinde de modul de organizare instituțională, de soluțiile tehnice adoptate la etapa implementării și de volumul real al activității.

Totodată, aceste cheltuieli nu includ costurile aferente încercărilor, inspecțiilor și verificărilor tehnice realizate de serviciile tehnice desemnate, care se suportă distinct de către solicitanți, în condițiile prevăzute în proiectul de lege.

5.4. Cheltuieli de capital (investiții inițiale)

Cheltuielile de capital aferente implementării sistemului de omologare au caracter estimativ și reflectă nivelul minim necesar la etapa inițială de investiții pentru punerea în funcțiune a infrastructurii digitale și informaționale necesare operării mecanismului de omologare și supraveghere a pieței.

În modelul propus la etapa actuală, aceste investiții vizează, în principal, echipamentele IT, serverele, licențele software și dezvoltarea platformei informatice necesare gestionării proceselor de omologare și interoperabilității dintre autoritățile implicate.

La această etapă, estimarea nu include costuri aferente dezvoltării unei infrastructuri proprii de testare tehnică în cadrul autorității de omologare, întrucât activitățile de încercare și verificare tehnică sunt prevăzute a fi realizate de servicii tehnice desemnate, în condițiile proiectului de lege.

În cazul în care, ulterior, modelul aplicat va presupune crearea unei astfel de infrastructuri proprii, cheltuielile de capital vor necesita o revizuire distinctă și suplimentară, în baza unor calcule dedicate.

5.6. Structura costurilor aferente implementării sistemului

Activitatea de omologare este realizată de Autoritatea de omologare în cadrul unui mecanism de finanțare bazat pe venituri proprii, generate din aplicarea tarifelor pentru serviciile de omologare și pentru activitățile administrative conexe, în condițiile art. 28 din proiectul de lege.

Costurile aferente funcționării Autorității de omologare includ, în principal, cheltuieli de personal, cheltuieli operaționale, infrastructură IT și suport administrativ.

Aceste costuri sunt planificate a fi acoperite din veniturile proprii generate, însă nivelul efectiv de acoperire depinde de:

- nivelul tarifelor aprobate prin hotărâre de Guvern;
- volumul de facto a serviciilor de omologare;
- organizarea instituțională existentă la etapa implementării.

În aceste condiții, prezenta analiză nu stabilește un nivel determinat al veniturilor și nu cuantifică gradul de acoperire a costurilor, bazându-se pe un caracter orientativ al evaluării financiare.

7. CONCLUZII GENERALE

Prezenta estimare financiară ne sugerează că mecanismul propus pentru instituire prin proiectul de lege privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere se bazează pe un model financiară clar delimitat, care separă în mod funcțional și juridic activitatea de omologare, activitatea serviciilor tehnice desemnate și activitatea de supraveghere a pieței. În acest cadru, impactul bugetar direct asupra bugetului public național este limitat, determinabil și aferent componentei de supraveghere a pieței, în timp ce activitatea de omologare se estimează să funcționeze în baza veniturilor proprii generate din tarifele aplicabile.

Din perspectiva finanțelor publice, obligația bugetară certă și cuantificabilă la etapa actuală constă în asigurarea funcției de supraveghere a pieței, prin consolidarea capacității instituționale a autorității competente (ANTA). Impactul bugetar estimat aferent acestei componente are un caracter limitat, și se referă la unui număr restrâns de unități de personal (2 unități), iar cheltuielile generale de funcționare sunt se vor include în cadrul alocațiilor bugetare existente.

În ceea ce privește activitatea de omologare, estimarea financiară stabilește că aceasta se propune să funcționeze pe baza unui mecanism de finanțare distinct și bazat pe venituri proprii. Modelul propus este construit pe principiul recuperării costurilor, prin instituirea unui sistem tarifar coerent și structurat, care reflectă etapele procesului de omologare și serviciile administrative aferente. Nivelul concret al tarifelor urmează a fi stabilit prin actele normative subordonate legii, cu respectarea principiilor de proporționalitate, accesibilitate economică și corelare cu contextul național.

La baza estimării se afla o analiza pe scenarii (minim, mediu și maxim) raportată la modelul propus în funcție de variațiile pieței auto din Moldova și a volumului de activitate. Scenariul mediu, utilizat ca bază de referință, indică un nivel de activitate suficient pentru a susține funcționarea sistemului de omologare, în timp ce scenariile extreme scot în evidență anumite impacturi. În general, observăm că mecanismul de finanțare al activității de omologare este, de principiu, capabil să asigure acoperirea costurilor operaționale, în funcție de parametri finali de implementare.

Estimarea evidențiază, că cheltuielile operaționale și logistice au caracter orientativ și reflectă necesarul minim pentru funcționarea sistemului în condițiile modelului instituțional propus, bazat pe utilizarea serviciilor tehnice desemnate. Prezentul document nu include investiții în infrastructura proprie de testare tehnică, însă nici nu o exclude în caz de necesitate. Orice modificare a acestui model ar implica, în mod evident o reevaluare a impactului financiar.

O privire în ansamblu a estimării financiare ne arată că proiectul de lege instituie un mecanism potențial sustenabil din punct de vedere financiar, în care povara bugetară este una parțială și predictibilă. Caracterul orientativ al unor parametri financiari este justificat de necesitatea stabilirii acestora prin acte normative ulterioare și nu afectează logica sau oportunitatea modelului propus.

În aceste condiții, estimarea financiară oferă o bază suficientă și coerentă pentru fundamentarea promovării proiectului de lege, confirmând că soluția propusă este adecvată din perspectiva impactului bugetar, a sustenabilității financiare și a compatibilității cu cadrul european aplicabil.

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 |

| | | | |
|--|--------------------|---|---|
| | | <p>urmează a fi exceptate în temeiul propunerii înaintate.</p> <p>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.</p> | |
| | art. 3 din proiect | <p>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.</p> <p>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</p> | <p>Nu se acceptă</p> <p>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.</p> |

| | | | |
|--|--------------------|--|--|
| | | <p>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.</p> | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 transunerii Acquis-ului comunitar.</p> |
| | Art. 3 din proiect | <p>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</p> | <p>Se acceptă parțial</p> <p>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</p> |

| | | | |
|--|--|---|---|
| | | <p>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.</p> <p>Respectiv, omologarea UE de tip presupune corespunderea vehiculului sau componentelor omologate cerințelor stabilite la nivel de Uniune.</p> <p>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.</p> | <p>proiect stabilește condițiile și efectele recunoașterii ei în dreptul național, fără a aduce atingere competențelor autorităților Republicii Moldova în domeniul supravegherii pieței.</p> |
|--|--|---|---|

| | | | |
|--|---------------------------|---|---|
| | | <p>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.</p> | |
| | <p>Art. 5 din proiect</p> | <p>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.</p> <p>În acest sens, se menține poziția privind completarea articolului prenotat cu un alineat suplimentar, cu următorul cuprins:</p> <p><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></p> | <p>Nu se acceptă</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Notăm că Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, precum și actele normative subsecvente (inclusiv</p> |

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p><i>legislației naționale și internaționale aplicabile.”.</i></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p> | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> |
|--|--|---|--|

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>și nu pun în pericol siguranța traficului rutier. Această prevedere garantează o supraveghere continuă și protecție reală a participanților la trafic.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p> | |
|--|--|---|--|

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Lipsa unei consacări 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.</p> <p>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.</p> | |
|--|--|---|--|

| | | | |
|--|-------------------------|--|--|
| | | <p>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.</p> | |
| | <p>art. 8 alin. (1)</p> | <p>La art. 8 alin. (1) se recomandă a fi expus în următoarea redacție:</p> <p><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></p> <p>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.</p> <p>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.</p> | <p>Se acceptă parțial</p> <p>Se acceptă ca principiu observațiile MAI privind necesitatea cooperării interinstituționale având în vedere atribuțiile poliției în domeniul siguranței rutiere și al controlului vehiculelor aflate în circulație.</p> <p>În acest context, menționarea expresă a subdiviziunilor subordonate Inspectoratului General al Poliției în textul legii nu este oportună, întrucât nu este necesară pentru asigurarea cooperării interinstituționale, având în vedere că norma deja menționează cooperarea cu INSP și poate genera interpretări restrictive sau condiționări nejustificate ale exercitării atribuțiilor de supraveghere a pieței.</p> <p>Cooperarea cu structurile Poliției va fi realizată în mod corespunzător prin mecanisme administrative și procedurale, fără a afecta delimitarea competențelor stabilite prin lege.</p> |

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. | <p>Nu se acceptă</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> |

| | | | |
|--|-------------------|--|---|
| | | | 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. | <p>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.</p> <p>Această abordare asigură echilibrul necesar între claritatea normei legale și flexibilitatea necesară aplicării cerințelor tehnice la nivel secundar.</p> |
| | art. 58 alin. (9) | <p>- La art. 58 alin. (9) se va specifica actul normativ la anexa X al căruia se face referire.</p> <p>- 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).</p> | Se acceptă |
| | Art. 77 alin. (1) lit. a) și b) | <p>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.</p> <p>Lipsa acestor precizări poate genera incertitudine în aplicarea normelor și poate afecta eficiența mecanismului de control și sancționare.</p> <p>Este necesară clarificarea termenelor și procedurilor de monitorizare pentru a asigura aplicarea efectivă și coerentă a sancțiunilor.</p> | <p>Nu se acceptă</p> <p>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.</p> <p>Stabilirea unor termene fixe pentru aplicarea sancțiunilor în textul legii nu este oportună, întrucât aplicarea acestora este condiționată de constatarea neconformităților, de gravitatea</p> |

| | | | |
|--|---------|---|---|
| | | | <p>riscurilor identificate și de comportamentul operatorului economic, aspecte care se evaluează în cadrul procedurii administrative de supraveghere a pieței.</p> <p>Totodată, măsurile corective prevăzute de art. 77 nu presupun verificări în trafic, acestea fiind monitorizate prin mecanisme administrative și procedurale specifice supravegherii pieței.</p> <p>Controlul vehiculelor aflate în circulație este reglementat distinct de legislația privind siguranța rutieră și intră în competența autorităților abilitate în acest domeniu.</p> <p>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.</p> |
| | Art. 78 | <p>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</p> | <p>Nu se acceptă</p> <p>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.</p> |

| | | | |
|--|----------------|---|---|
| | | <p>aplicarea sancțiunilor, astfel încât normele art. 78 riscă să genereze suprapuneri sau incoerențe în aplicarea răspunderii și sancțiunilor contravenționale.</p> | <p>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.</p> <p>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.</p> |
| | <p>Art. 79</p> | <p>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 altele 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.</p> | <p>Nu se acceptă</p> <p>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.</p> |

| | | | |
|-----------------------------|-----------------------------------|---|---|
| | | <p>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.</p> <p>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.</p> | <p>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.</p> <p>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.</p> |
| 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 |

| | | | |
|---|----------------|--|---|
| | | <p>impementării legii, ori, după caz, excluderea referințelor menționate.</p> <p>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.</p> | <p>nu deficitar, conform tabelului 16 din Analiza impactului financiar.</p> |
| <p>Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării</p> | <p>Concept</p> | <p>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.</p> <p>Conform art. 39 alin. (2) din Regulamentul (UE) 2019/1020, trimerile la dispozițiile eliminate din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 se interpretează ca trimeri la dispozițiile Regulamentului (UE) 2019/1020 și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa III la respectivul regulament.</p> <p>Astfel, recomandăm analiza tabelului de corespondență menționat și includerea prevederilor în textul proiectului de lege.</p> | <p>Se acceptă parțial</p> <p>Prezentul proiect transpune cerințele administrative ale omologării, care la rîndul său va fi complementată cu prevederi în cadrul normativ secundar.</p> |
| | <p>Concept</p> | <p>în vederea transunerii corespunzătoare a prevederilor actul Uniunii Europene și a asigurării corelării cu cadrul național general în</p> | <p>Nu se acceptă</p> |

| | | | |
|--|-------------------------|---|---|
| | | <p>materie de supraveghere a pieței, se propune completarea proiectului de lege cu o prevedere distinctă, cu următorul conținut:</p> <p><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></p> <p>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.</p> | <p>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.</p> <p>Introducerea unei trimeri directe ar crea o lipsă de corelare și incertitudine juridică în ceea ce privește supravegherea pieței în domeniul vehiculelor.</p> |
| | art. 1 lin. (2) lit. b) | <p>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 vehicule”, 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,</p> | Se acceptă |

| | | | |
|--|------------------|---|-------------------|
| | | iar omiterea acestora din legea națională poate conduce la o transpunere incompletă. | |
| | art. 5 alin. (2) | <p>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)”.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | 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 permise 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”. |
| Agenția 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 procedeu 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. |

| | | | |
|--|-------------------------------------|--|--|
| | | <p>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 venurilor. O astfel de corelare ar contribui la claritatea normei.</p> | |
| | <p>Analiza impactului financiar</p> | <p>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.</p> <p>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</p> | <p>Se ia act</p> <p>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</p> |

| | | | |
|--|--|---|---|
| | | <p>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.</p> <p>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”.</p> <p>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 lei x 1,3 = 520 lei).</p> <p>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.</p> | <p>argumentate în detaliu și punctat, după modelul deja întocmit.</p> |
|--|--|---|---|

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | <p>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.</p> <p>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%.</p> <p>Totodată accentuăm faptul că dezvoltarea unui Sistem Informațional destinat acoperirii serviciilor de omologare implică un proces</p> | |
|--|--|--|--|

| | | | |
|---|--|---|--|
| | | <p>complex, care necesită alocarea corespunzătoare de resurse financiare, tehnice, umane și de timp, inclusiv pentru activitățile de analiză, proiectare, dezvoltare, testare și implementare.</p> <p>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.</p> | |
| <p>Centrul de Armonizare a Legislației</p> | <p>art. 4 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013</p> | <p>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.</p> <p>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.</p> | <p>Se acceptă</p> <p>Se include o normă de trimitere - alin.(5) la art 2.</p> |

| | | | |
|--|--|--|--------------------------|
| | <p>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</p> | <p>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;</p> | <p>Se acceptă</p> |
| | <p>art. 44a din actul UE</p> | <p>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;</p> | <p>Se acceptă</p> |
| | <p>Art. 15 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013</p> | <p>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</p> | <p>Se acceptă</p> |

| | | | |
|--|---|--|---|
| | | <p>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;</p> | |
| | <p>art. 76 și 77 din proiectul actului național</p> | <p>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.</p> <p>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.</p> | <p>Nu se acceptă</p> <p>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.</p> <p>Dreptul Uniunii Europene nu impune statelor membre obligația de a introduce sancțiuni contravenționale sau penale explicite pentru fiecare încălcare reglementată, lăsînd statelor libertatea de a stabili forma juridică adecvată a sancțiunilor, în funcție de specificul domeniului și de specificul național al răspunderii juridice.</p> <p>În aceste condiții, cadrul sancționator prevăzut de art. 76 și 77 este suficient și</p> |

| | | | |
|--|--|---|---|
| | | | <p>adecvat pentru implementarea obligațiilor asumate prin Acquis-ul UE.</p> <p>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.</p> |
| | 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 național actului | 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 (9), 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 |

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>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</p> | |
|--|--|---|--|

| | | | |
|---|---------|--|--|
| | | 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 | <p>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”.</p> <p>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.</p> | 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. | <p>Se ia act</p> <p>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.</p> |
| Inspectoratul de Stat pentru Supravegherea | | lipsa obiecțiilor și propunerilor | Se ia act |

| | | | |
|--|--|---|---|
| <p>Produsele Nealimentare și Protecția Consumatorilor</p> | | | |
| <p>Inspectoratul General pentru Situatii de Urgență al Ministerului Afacerilor Interne</p> | | <p>lipsa obiecțiilor și propunerilor</p> | <p>Se ia act</p> |
| <p>Grupul de Lucru al Comisiei de Stat pentru Reglementarea Activității de Întreprinzător</p> | | <p>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.</p> <p>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.</p> | <p>Se acceptă</p> <p>Se face referință la actul care detaliază categoriile vehiculelor</p> |
| | | <p>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”,</p> | <p>Se acceptă</p> <p>Se exclude sintagma generică.</p> |

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>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”.</p> <p>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.</p> | |
| | | <p>În proiect (ex. art.6) se acordă drepturi improprie 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).</p> <p>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.</p> <p>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</p> | <p>Se acceptă parțial</p> <p>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</p> |

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | <p>care se transpune, în pofida faptului că Regulamentul în sine se transpune prin lege.</p> | <p>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).</p> |
| | | <p>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.</p> <p>Totodată, aceste prevederi fiind departe de contextul Regulamentului UE, prin care dreptul de a aproba astfel de acte este atribuit Comisiei UE.</p> <p>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</p> | <p>Se acceptă</p> |

| | | | |
|--|--------|---|---|
| | | <p>intervenție disproporționată și neracordată la statutul juridic al instituției în cauză și cadrul legislativ existent.</p> | |
| | Art. 7 | <p>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.</p> | <p>Se acceptă parțial</p> <p>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.</p> |
| | Art. 8 | <p>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”.</p> | <p>Se acceptă</p> <p>Formularea din art. 8 alin. (1) s-a revizuit pentru a elimina neclaritățile și pentru a delimita clar competențele.</p> |

| | | | |
|--|--|--|-------------------|
| | | <p>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.</p> <p>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.</p> | |
| | | <p>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.</p> <p>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.</p> | Se acceptă |

| | | | |
|--|--|---|---|
| | | <p>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.</p> | <p>Se acceptă</p> <p>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.</p> |
| | | <p>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</p> | <p>Se acceptă</p> <p>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.</p> |

| | | | |
|--|---------|---|--|
| | | <p>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.</p> | |
| | | <p>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.</p> <p>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.</p> | <p>Se acceptă parțial</p> <p>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).</p> <p>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).</p> |
| | Art. 77 | <p>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.</p> | <p>Se ia act</p> |

| | | | |
|--|----------------|--|---|
| | <p>Art. 16</p> | <p>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.</p> | <p>Nu se acceptă</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> |
|--|----------------|--|---|

| | | | |
|--|----------------|--|--|
| | | | <p>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.</p> |
| | <p>Art. 51</p> | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p> | <p>Se acceptă parțial</p> <p>Se reformulează în sensul precizării și evitării posibilității adoptării deciziilor arbitrare.</p> <p>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.</p> <p>În același timp, prevederea vizată instituie un mecanism limitat și proporțional, similar cu cel aplicabil în statele membre ale Uniunii Europene.</p> <p>Excluderea totală a articolului vizat ar duce la o transpunere incompletă a normelor din regulamentele vizate și ar lipsi autoritățile naționale de</p> |

| | | | |
|--|----------------------|--|---|
| | | 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 | <p>Nota reflectă cu suficiente detalii costurile potențiale pentru agenți economici și pentru instituirea sistemului instituțional necesar, însă lipsesc estimările necesare în privința beneficiilor potențiale.</p> <p>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.</p> | Se acceptă parțial |
| A.P. „Camera de Comerț Americană din Moldova” | Art. 2 | <p>Se propune completarea articolului 2 cu un alineat nou (6) cu următorul conținut:</p> <p><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></p> | <p>Se acceptă parțial</p> <p>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.</p> <p>Totodată, instituirea unei recunoașteri „tacite”, în lipsa oricărei proceduri administrative, nu este compatibilă cu</p> |

| | | | |
|--|--------|--|--|
| | | <p><i>repetarea procedurilor de omologarea, certificare sau evaluare a conformității”.</i></p> <p>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.</p> | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p> |
| | Art. 2 | <p>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></p> | <p>Se acceptă parțial</p> <p>Instituirea unei reguli exprese de prioritate a normelor Uniunii Europene</p> |

| | | | |
|--|-------------------------|---|--|
| | | <p><i>prevederile actelor normative emise pentru executarea prezentei legi, se aplică normele relevante ale Uniunii Europene.”</i></p> <p>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.</p> | <p>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.</p> |
| | <p>Art. 5 alin. (5)</p> | <p>Se propune modificarea articolului 5 și expunerea alineatului (5) în următoarea redacție:</p> <p><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></p> <p>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,</p> | <p>Se acceptă parțial</p> <p>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.</p> <p>Totodată, competența Autorității de supraveghere a pieței de a preleva eșantioane în scopul verificării conformității nu poate fi exclusă, deoarece aceasta constituie un element</p> |

| | | | |
|--|-------------------------|--|---|
| | | <p>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 eşantioane, nu precizează numărul acestora, durata pentru care pot fi reținute, termenul de restituire, precum și răspunderea autorității pentru păstrarea, deteriorarea sau distrugerea bunurilor ridicate.</p> <p>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.</p> | <p>esențial al supravegherii pieței și este prevăzută de Regulamentele UE 2018/858 și 168/2013. Condițiile, procedura și garanțiile aplicabile prelevării eşantioanelor (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.</p> |
| | <p>Art. 7 alin. (4)</p> | <p>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></p> | <p>Se acceptă parțial</p> <p>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,</p> |

| | | | |
|--|------------------|--|---|
| | | <p><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></p> <p>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.</p> <p>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.</p> | <p>inclusiv în baza unor suspiciuni rezonabile fundamentate.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> |
| | Art. 8 alin. (4) | Se propune modificarea articolului 8 și expunerea alineatului (4) în următoarea redacție: | Se acceptă parțial |

| | | | |
|--|--------|---|--|
| | | <p><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></p> <p>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.</p> | <p>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.</p> <p>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.</p> |
| | Art. 9 | Se propune excluderea alineatului (10) al articolului 9. | Se acceptă parțial |

| | | | |
|--|-------------------|--|--|
| | | <p>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.</p> <p>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.</p> | <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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: | <p>Se acceptă parțial</p> <p>Redacția art. 10 alin. (1) transpune art. 14 din Regulamentul (UE) 2018/858, care</p> |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | <p><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></p> <p>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.</p> <p>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.</p> | <p>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.</p> <p>Pentru evitarea dubiilor, în proiect se include textul normei armonizate.</p> |
|--|--|--|--|

| | | | |
|--|-------------------------|--|--|
| | <p>Art. 12 alin.(4)</p> | <p>Se propune modificarea articolului 12 și expunerea alineatului (4) în următoarea redacție:</p> <p><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></p> <p>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.</p> | <p>Nu se acceptă</p> <p>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.</p> <p>Limitarea obligației de informare exclusiv la cazurile de „cunoaștere efectivă” ar îngusta nejustificat aplicarea obligației sale legale și ar duce la o transpunere incompletă al normei actului UE. Redacția actuală asigură un echilibru adecvat între proporționalitate, securitate juridică și protecția interesului public.</p> |
| | <p>Art. 12 alin.(8)</p> | <p>Se propune excluderea alineatului (8) al articolului 12.</p> <p>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</p> | <p>Se acceptă parțial</p> <p>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.</p> |

| | | | |
|--|--------------------------|--|--|
| | | <p>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.</p> | <p>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.</p> |
| | <p>Art. 13 alin. (1)</p> | <p>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></p> | <p>Se acceptă parțial</p> <p>Proiectul a fost completat cu concretizarea că constatarea poate fi doar ca urmare a unui control.</p> |

| | | | |
|--|--------------------------|--|--|
| | | <p>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.</p> <p>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.</p> | |
| | <p>Art. 13 alin. (2)</p> | <p>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></p> | <p>Se acceptă parțial</p> <p>Proiectul a fost completat cu concretizarea că constatarea poate fi doar ca urmare a unui control.</p> |

| | | | |
|--|-------------------|--|---|
| | | <p><i>dispoziția Autorității de omologare și Autorității de supraveghere toate informațiile necesare în privința riscului respectiv, precum și informează producătorilor.</i></p> <p>Redacția alineatului (2) al articolului 13 urmează a fi modificată în temeiul aceluiași argument indicat mai sus.</p> | |
| | Art. 13 alin. (4) | <p>Se propune excluderea alineatului (4) al articolului 13.</p> <p>Obligația dată revine producătorului și este prevăzută la art. 10 alin. (3).</p> | <p>Nu se acceptă</p> <p>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.</p> <p>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.</p> |
| | Art. 13 alin. (5) | Se propune excluderea alineatului (5) al articolului 13. | Nu se acceptă. |

| | | | |
|--|--------------------|--|---|
| | | <p>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.</p> | <p>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.</p> <p>Excluderea alineatului ar diminua din eficiența supravegherii pieței, având 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.</p> |
| | <p>Art. 14 (3)</p> | <p>Se propune excluderea alineatului (3) al articolului 14.</p> <p>Similar argumentului precedent, reiterăm că depozitarea produselor nu poate afecta conformitatea acestora.</p> | <p>Nu se acceptă</p> <p>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</p> |

| | | | |
|--|-------------------------|---|--|
| | | | <p>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.</p> <p>Suplimentar, în cazul unor piese componente păstrarea în condiții neadekvate poate conduce la pierderea conformității.</p> |
| | <p>Art. 15 alin.(1)</p> | <p>Se propune modificarea articolului 15 și expunerea alineatului (1) în următoarea redacție:</p> <p><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></p> <p>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.</p> | <p>Se acceptă parțial</p> <p>Proiectul a fost completat cu concretizarea că constatarea poate fi doar ca urmare a unui control.</p> |

| | | | |
|--|------------------------|---|--|
| | <p>Art. 15</p> | <p>Se propune modificarea articolului 15 și expunerea alineatului (2) în următoarea redacție:</p> <p><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></p> <p>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.</p> | <p>Se acceptă parțial</p> <p>Proiectul a fost completat cu concretizarea că constatarea poate fi doar ca urmare a unui control.</p> |
| | <p>Art.15 alin.(3)</p> | <p>Se propune modificarea articolului 15 și expunerea alineatului (3) în următoarea redacție:</p> <p><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></p> | <p>Se acceptă parțial</p> <p>Proiectul a fost completat cu concretizarea că constatarea poate fi doar ca urmare a unui control.</p> |

| | | | |
|--|--------|--|---|
| | | <p><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></p> <p>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.</p> | |
| | Art.16 | <p>Se propune excluderea articolului 16.</p> <p>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</p> | <p>Nu se acceptă</p> <p>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.</p> |

| | | | |
|--|---------------|---|--|
| | | <p>respectarea standardelor de siguranță și omologare.</p> | <p>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.</p> <p>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.</p> |
| | <p>Art.17</p> | <p>Se propune excluderea articolului 17.</p> <p>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</p> | <p>Nu se acceptă</p> <p>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.</p> |

| | | | |
|--|-------------------------|--|--|
| | | <p>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.</p> | <p>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.</p> |
| | <p>Art. 21 alin.(9)</p> | <p>Se propune modificarea articolului 21 și expunerea alineatului (9) în următoarea redacție:</p> | <p>Se acceptă parțial</p> |

| | | | |
|--|------------------|--|--|
| | | <p><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></p> <p>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.</p> <p>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.</p> | <p>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.</p> <p>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.</p> |
| | Art.22 alin.(11) | <p>Se propune completarea articolului 22 cu un alineat nou (11) cu următorul conținut:</p> <p><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></p> <p>În lipsa unei astfel de reglementări, producătorii sau importatorii se află într-o stare de incertitudine juridică și procedurală, fără a</p> | <p>Nu se acceptă</p> <p>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.</p> <p>Argumentele privind evitarea întârzierilor și asigurarea previzibilității procedurale sunt soluționate prin soluția</p> |

| | | | |
|--|---------------|---|---|
| | | <p>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.</p> | <p>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.</p> <p>Instituirea omologării tacite ar conduce la o transpunere neconformă a Acquis-ului comunitar și ar afecta mecanismele de supraveghere și responsabilitate administrativă.</p> |
| | <p>Art.51</p> | <p>Se propune excluderea articolului 51.</p> <p>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.</p> | <p>Nu se acceptă</p> <p>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.</p> |

| | | | |
|----------------------------|--------|---|--|
| | | <p>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.</p> | <p>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.</p> |
| Jarovlea Veaceslav, avocat | Art. 2 | <p>Articolul 2, De completat cu alineat (6)</p> <p>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.</p> <p>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</p> | <p>Se acceptă parțial</p> |

| | | | |
|--|-------|---|---|
| | | <p>de către organismele notificate din Uniunea Europeană.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | |
| | Art.2 | <p>Articolul 2, De completat cu alineat (7)</p> <p>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.</p> <p>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</p> | <p>Se acceptă Art. 1 a fost completat cu alin. (4)</p> <p>(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.</p> |

| | | | |
|--|-----------------------|---|----------------------------------|
| | | <p>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.</p> | |
| | <p>Art.5 alin.(5)</p> | <p>Articolul 5, alineat (5), De modificat în următoarea redacție:</p> <p>(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.</p> <p>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</p> | <p>Se acceptă parțial</p> |

| | | | |
|--|-----------------------|---|-----------------------------|
| | | <p>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.</p> | |
| | <p>Art.7 alin.(4)</p> | <p>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.</p> <p>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</p> | <p>Nu se acceptă</p> |

| | | | |
|--|----------------|--|---------------------------|
| | | <p>„<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.</p> <p>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.</p> <p>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</p> | |
| | Art.8 alin.(4) | <p>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.</p> | Se acceptă parțial |

| | | | |
|--|-----------------|---|--------------------|
| | | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | |
| | Art.10 alin.(9) | <p>Alineatul 10 din articolul 9, urmează de exclus.</p> <p>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</p> | Se acceptă parțial |

| | | | |
|--|-----------------|---|---------------------------|
| | | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | |
| | Art.10 alin.(1) | <p>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</p> | Se acceptă parțial |

| | | | |
|--|-----------------|--|----------------------|
| | | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | |
| | Art.12 alin.(4) | <p>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,</p> | Nu se acceptă |

| | | | |
|--|-----------------|--|----------------------|
| | | <p>importatorii informează, suplimentar, în această privință și Autoritatea de omologare care a acordat omologarea.</p> <p>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.</p> | |
| | Art.12 alin.(8) | <p>Alineatul (8) din articolul 12 urmează de exclus.</p> <p>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.</p> | Se acceptă parțial |
| | Art.13 alin.(1) | Articolul 13, alineat (1), | Nu se acceptă |

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p style="text-align: center;">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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | |
|--|--|---|--|

| | | | |
|--|-----------------|--|--|
| | | 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) | <p style="text-align: center;">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.</p> <p>Redacția alineatului (2) al articolului 13, urmează a fi modificată în redacția nouă în temeiul aceluiași argument indicat în rândul anterior.</p> | Nu se acceptă |
| | Art.13 alin.(4) | <p>Alineatul (4) din articolul 13 trebuie exclus.</p> <p>Obligația dată revine producătorului și este prevăzută la art. 10 (alin.3)</p> | Nu se acceptă |
| | Art.15 alin.(5) | Alineatul (5) din articolul 15 trebuie exclus. | art. 15 din proiect are doar patru alineate. |

| | | | |
|--|-----------------|---|----------------------|
| | | <p>Conform art. 12 (alin. 1), importatorul este obligat să dispună de certificatul de omologare.</p> <p>Orice acte, informații referitor la conformitatea le deține producătorul.</p> <p>Autoritățile în caz de necesitate vor solicita informații și/sau acte de la producător.</p> | |
| | Art.14 alin.(3) | <p>Alineatul (3) din articolul 14 trebuie exclus.</p> <p>Similar argumentului precedent, reiterăm că depozitarea produselor nu poate afecta conformitatea acestora.</p> | Nu se acceptă |
| | Art.15 alin.(1) | <p>Articolul 15, alineat (1)</p> <p>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 pînă cînd conformitatea nu a fost asigurată.</p> <p>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.</p> | Nu se acceptă |

| | | | |
|--|-----------------|---|---|
| | Art.15 alin.(2) | <p style="text-align: center;">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:</p> <p style="margin-left: 40px;">a) producătorul sau reprezentantul producătorului să asigure că se întreprind măsurile corective necesare, potrivit prezentei legi, pentru a restabili conformitatea vehiculului, sistemului, componenteii sau unității tehnice separate ori pentru a o rechema, dacă este cazul;</p> <p style="margin-left: 40px;">b) importatorul;</p> <p>c) Autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip.</p> <p>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.</p> | <p>Nu se acceptă</p> <p>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.</p> |
| | Art.15 alin.(3) | <p style="text-align: center;">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,</p> | <p>Nu se acceptă</p> |

| | | | |
|--|--------|--|----------------------|
| | | <p>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.</p> <p>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.</p> | |
| | Art.16 | <p>Articolul 16 trebuie exclus.</p> <p>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.</p> | Nu se acceptă |

| | | | |
|--|--------|--|----------------------|
| | Art.17 | Articolul 17 trebuie exclus. | Nu se acceptă |
| | | <p>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.</p> <p>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:</p> | |

| | | | |
|--|-----------------|--|---------------------------|
| | | <p>contracte și acorduri – 6 ani, registre de evidență – 5 ani.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | |
| | Art.21 alin.(9) | <p style="text-align: center;">Articolul 21, alineat. (9)</p> <p>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.</p> <p>Modificarea propusă clarifică sfera competențelor Autorității de omologare și a serviciilor tehnice, limitând posibilitatea solicitării de documente sau informații</p> | Se acceptă parțial |

| | | | |
|--|------------------|---|---------------------------|
| | | <p>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.</p> | |
| | Art.22 alin.(11) | <p>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.</p> <p>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</p> | Nu se acceptă |
| | Art.51 | <p>Articolul 51 trebuie exclus.</p> <p>Articolul 51 trebuie exclus deoarece prevede posibilitatea Autorității de omologare din Republica Moldova de a refuza</p> | Se acceptă parțial |

| | | | |
|--|----------|--|----------------------|
| | | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Menținerea articolului 51 creează riscuri de abuzuri și corupție, punând în pericol certitudinea întregului proiect de LEGE privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere.</p> <p>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.</p> | |
| | Cap. XIV | Capitolul XIV trebuie exclus. | Nu se acceptă |

| | | | |
|--|-----------------------|--|---|
| | | <p>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.</p> | <p>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.</p> |
| | <p>Art.7 alin.(5)</p> | <p>Articolul 7 de completat cu alin. (5): Omologările UE sunt recunoscute ca fiind valabile pe teritoriul Republicii Moldova</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>În text lipsesc:</p> | <p>Se acceptă parțial</p> <p>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.</p> |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | <p>o normă privind recunoașterea reciprocă a omologărilor UE;</p> <p>o dispoziție tranzitorie „până la aderarea la Uniunea Europeană”;</p> <p>o formulare de tipul „omologările UE sunt recunoscute ca fiind valabile pe teritoriul Republicii Moldova”;</p> <p>recunoașterea automată a certificatelor UE în locul omologării naționale.</p> <p style="text-align: center;">Argumente pentru recunoașterea automată a omologărilor UE pe teritoriul Republicii Moldova</p> <p style="text-align: center;">1. Coerență cu parcursul de integrare europeană</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">2. Eliminarea dublei evaluări tehnice</p> <p>Omologările UE sunt acordate în baza unor standarde tehnice și de siguranță mai ridicate sau echivalente cu cele aplicabile în Republica Moldova.</p> <p>Solicitarea unei omologări naționale</p> | |
|--|--|--|--|

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | <p>suplimentare pentru produse deja evaluate în UE generează:</p> <ul style="list-style-type: none">• duplicare administrativă;• costuri inutile pentru operatorii economici;• consum nejustificat de resurse instituționale. <p>Recunoașterea automată ar elimina această dublare neproductivă.</p> <p>3. Creșterea atractivității economice a pieței moldovenești</p> <p>Lipsa recunoașterii automate:</p> <ul style="list-style-type: none">• descurajează importatorii oficiali;• favorizează piețe alternative sau informale;• reduce concurența și diversitatea ofertei. <p>Recunoașterea omologărilor UE ar:</p> <ul style="list-style-type: none">• facilita accesul rapid al produselor conforme pe piață;• stimula investițiile și comerțul legal;• reduce costurile finale pentru consumatori. <p>4. Reducerea riscurilor juridice și a litigiilor</p> <p>Un regim de nerecunoaștere automată creează:</p> <ul style="list-style-type: none">• incertitudine juridică pentru importatori;• interpretări neunitare la nivel administrativ; | |
|--|--|--|--|

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | <ul style="list-style-type: none">• potențiale litigii privind refuzul înmatriculării sau retrageri de pe piață. <p>Recunoașterea automată ar introduce previzibilitate și securitate juridică, principii esențiale într-un stat de drept.</p> <p>5. Concentrarea autorităților pe supravegherea reală a pieței</p> <p>Prin recunoașterea omologărilor UE, autoritățile naționale ar putea:</p> <ul style="list-style-type: none">• redirecționa resursele de la proceduri formale către controale efective;• consolida supravegherea post-punere pe piață;• interveni punctual în cazuri de risc real, nu formal. <p>Aceasta corespunde modelului european modern de market surveillance.</p> <p>6. Evitarea izolării normative</p> <p>Menținerea 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.</p> <p>Recunoașterea omologărilor UE ar însemna:</p> <ul style="list-style-type: none">• integrare funcțională, nu doar declarativă;• compatibilitate imediată cu piața internă europeană. | |
|--|--|--|--|

| | | | |
|--|--|--|-------------------|
| | | <p>Concluzie</p> <p>Recunoașterea automată a omologărilor UE pe teritoriul Republicii Moldova este justificată:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>În absența unor riscuri obiective dovedite, nerecunoașterea automată nu protejează interesul public, ci creează bariere artificiale cu efecte negative pentru economie și pentru consumatori.</p> | |
| 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 |

| | | | |
|--|--|---|---|
| <p>Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare</p> | | <p>lipsa obiecțiilor și propunerilor</p> | <p>Se acceptă</p> |
| <p>Ministerul Afacerilor Interne</p> | | <p>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.</p> <p>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.</p> | <p>Se acceptă</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Totodată, pentru claritate se introduce alin.(9) la art. 76 - normă de trimitere la legislația administrativă generală.</p> |

| | | | |
|--|---------------------------------------|---|-------------------|
| Ministerul Sănătății | | lipsa obiecțiilor și propunerilor | Se acceptă |
| Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării | art. 80 alin. (1) din proiectul legii | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>În acest context, în vederea asigurării clarității și coerenței normative, și pentru evitarea</p> | Se acceptă |

| | | | |
|---|--------|---|--|
| | | <p>eventualelor interpretări eronate se propune reformularea art.80 alin. (1) în următoarea redacție:</p> <p>„(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.)</p> | |
| Agenția Națională Transport Auto | | lipsa obiecțiilor și propunerilor | Se acceptă |
| Agenția Servicii Publice | Art. 7 | <p>Potrivit proiectului de lege se atribuie competența de aplicare a sancțiunilor atât autorității de omologare, cât și autorității de supraveghere a pieței.</p> <p>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</p> | <p>Se acceptă</p> <p>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.</p> |

| | | | |
|--|---------|---|--|
| | | <p>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.</p> | |
| | Art. 28 | <p>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:</p> | <p>Se acceptă parțial</p> <p>Se clarifică alin.(1) și se corelează cu alin.(3).</p> |

| | | | |
|--|-------------------|---|-------------------|
| | | <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(3) Activitatea Autorității de supraveghere a pieței este finanțată din contul bugetului de stat, în limita mijloacelor financiare prevăzute în acest scop.</p> | |
| | 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. |

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | <p>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).</p> <p>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.</p> | 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) | <p>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.”</p> <p>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 semnatare 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</p> | Nu se accepta <p>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.</p> |

| | | | |
|--|------------------------------------|---|--|
| | | <p>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.</p> <p>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.</p> | |
| | <p>Art. 5 alin.(5) din proiect</p> | <p>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.”</p> <p>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.</p> | <p>Se acceptă parțial</p> <p>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</p> |

| | | | |
|--|------------------------------------|--|---|
| | | <p>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.</p> | <p>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.</p> |
| | <p>Art.13 alin.(1) din proiect</p> | <p>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</p> | <p>Nu se acceptă</p> <p>Propunerea nu poate fi acceptată deoarece obligațiile importatorilor în cazul constatării neconformității sunt stabilite în mod direct de</p> |

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>să se realizeze de producător, un expert sau instituții abilitate în domeniu.</p> <p>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</p> | <p>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.</p> <p>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.</p> |
|--|--|---|--|

| | | | |
|--|-----------------------------|---|--|
| | | 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 |

| | | | |
|--|------------------------------------|--|--|
| | | <p>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, transferând 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.</p> | <p>asigurarea proporționalității obligațiilor și a clarității normei, alineatul se ajustează astfel încât 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.</p> |
| | <p>Art.15 alin.(1) din proiect</p> | <p>Se propune rescrierea alineatului după modelul propus la art. 13 alin. (1).</p> | <p>Nu se acceptă</p> |

| | | | |
|--|-----------------------------|---|---|
| | | 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 | <p>Se propune excluderea art. 16.</p> <p>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.</p> <p>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 calitatea sa de entitate responsabilă de proiectarea, fabricarea și supunerea produsului procedurii de omologare.</p> <p>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.</p> | <p>Nu se acceptă</p> <p>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.</p> |

| | | | |
|--|---------------------------|---|--|
| | | <p>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.</p> | |
| | <p>Art.17 din proiect</p> | <p>Se propune excluderea art. 17.</p> <p>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.</p> <p>Instituirea unui termen superior celui prevăzut de normele speciale în domeniul arhivistic generează o contradicție normativă și afectează principiul coerenței cadrului legal.</p> | <p>Nu se acceptă</p> <p>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 încât autoritățile competente să poată asigura trasabilitatea produselor și aplicarea eficientă a măsurilor de supraveghere a pieței.</p> <p>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</p> |

| | | | |
|--|------------------------------------|--|---|
| | | <p>În cazul vehiculelor, informațiile privind tranzacțiile și titularii pot fi obținute prin intermediul Agenția Servicii Publice, care deține registrele relevante, astfel încât impunerea unei obligații suplimentare de stocare a datelor este redundantă și lipsită de justificare practică.</p> <p>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.</p> | <p>pe piață, astfel încât obligația prevăzută la art. 17 este necesară pentru asigurarea unui mecanism eficient de control și intervenție în cazul produselor neconforme.</p> |
| | <p>Art.51 alin.(1) din proiect</p> | <p>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.”</p> | <p>Nu se acceptă</p> <p>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.</p> |

| | | | |
|--|------------------|---|---|
| | | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | <p>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.</p> |
| | 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.” | <p>Nu se acceptă</p> <p>Cele două Regulamente UE transpuse nu prevăd careva cerințe referitoare la utilizarea unei anumite limbi în interfața audiovizuală a vehiculelor.</p> |

| | | | |
|-----------------------------|---------------------------------|--|---|
| | | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>În al treilea rând, prevederea este proporțională și practic aplicabilă, și nu impune sarcini excesive asupra producătorului.</p> | <p>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.</p> |
| 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. | <p>Se acceptă parțial</p> <p>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.</p> <p>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).</p> |

| | | | |
|--|--|--|---|
| | <p>La secțiunea 2 „Obligațiile operatorilor economici”</p> | <p>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.</p> | <p>Se acceptă parțial</p> <p>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 acesteia în lanțul de aprovizionare și introducere pe piață.</p> <p>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.</p> |
| | <p>La art. 10,</p> | <p>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).</p> | <p>Se acceptă</p> <p>Se include noțiunea „risc grav” la art.3, care derivă din textul Regulamentelor UE armonizate 2018/858 și 168/2013.</p> |
| | <p>La art. 11 alin. (2),</p> | <p>atenționăm că trimiterea la alin. (1) lit. f) este eronată, întrucât o astfel de literă nu există.</p> | <p>Se acceptă</p> |

| | | | |
|--|----------------------|---|---|
| | 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) | <p>se stabilește că „Regulamentele ONU ... fac parte din cerințele pentru omologarea de tip”.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | <p>Se acceptă parțial</p> <p>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.</p> <p>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.</p> |
| | 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”); | <p>Se acceptă parțial</p> <p>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.</p> |

| | | | |
|--|--|---|---|
| | 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”. | <p>Se acceptă parțial</p> <p>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.</p> <p>Regimul juridic al datelor și accesului la informație se aplică în conformitate cu legislația privind protecția datelor cu caracter personal și accesul la informație.</p> |
| | 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) | <p>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.</p> <p>Recomandări: Excluderea cuvântului „poate”, <i>corelativ cu stabilirea expresă a condițiilor, criteriilor și procedurii de verificare.</i></p> | Se acceptă |
| | Art. 29, alin. (5); Art. 30, alin. (3) | <p>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</p> | Se acceptă |

| | | | |
|--|---------------------------|--|---|
| | | <p>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.</p> <p>Recomandări: Substituirea sintagmei „<i>să considere</i>” cu „<i>să constate</i>”.</p> | |
| | <p>Art. 39, alin. (2)</p> | <p>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.</p> <p>Recomandări:</p> | <p>Se acceptă</p> <p>Art. 39 alin. (2) a fost revizuit prin excluderea sintagmei „doar în cazuri întemeiate” și substituirea acesteia 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.</p> <p>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.</p> |

| | | | |
|--------------------------------------|------------------|---|---|
| | | 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. |

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>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:</p> <p><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></p> <p>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.</p> | |
|--|--|---|--|

Secretar general

Angela ȚURCANU