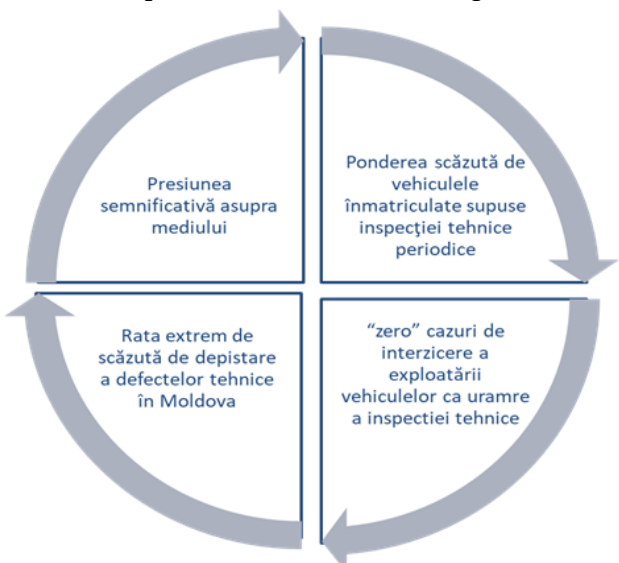
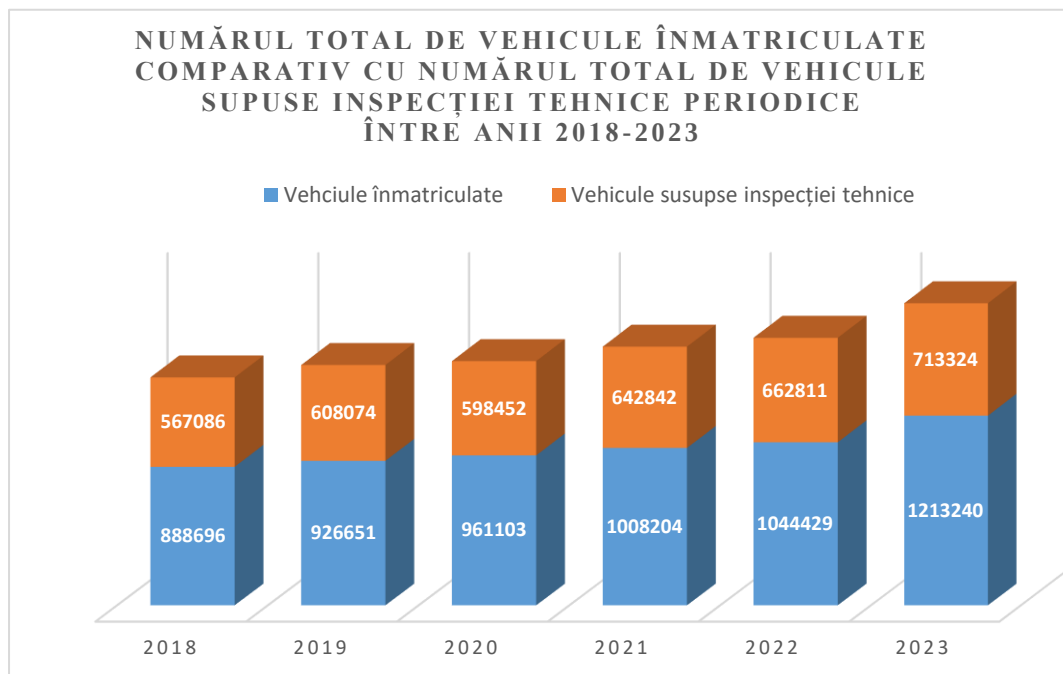


NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere, este elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (<i>în continuare - MIDR</i>).
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Proiectul hotărârii de Guvern pentru aprobarea Regulamentului cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere a fost elaborat întru executarea prevederilor art. 3 lit. g) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, fiind inclusiv prevăzut în pct. 265 al Planului de Acțiuni al Guvernului pentru anul 2024, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 887/2023.
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
Inspecția tehnică periodică este o componentă a unui sistem de reglementare mai amplu, la care vehiculele participă pe toată durata ciclului lor de viață, de la omologare, trecând prin înmatriculare și inspecții tehnice, până la casare. Actualmente în Republica Moldova procesul de inspecție tehnică este reglementat în conformitate cu prevederile Codului Transporturilor Rutiere nr.150/2014 și Anexei nr.3 la HG nr.1047/1999 <i>cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare "Automobilul" în Registrul de stat al vehiculelor și introducerea testării a autovehiculelor și remorcilor acestora</i>, cu modificările și completările ulterioare. Totuși, actele sus menționate prevăd fragmentat procesul de inspecție tehnică periodică, iar în timp unele standarde au evoluat. Examinând activitatea stațiilor de inspecție tehnică periodică și situația actuală în domeniul inspecției tehnice periodice, identificăm următorii factori ce au determinat apariția problemei: 1. Ponderea scăzută de vehicule înmatriculate supuse inspecției tehnice periodice. 2. „Zero” cazuri de interzicere a exploatării vehiculelor ca urmare a inspecției tehnice. 3. Rata extrem de scăzută de depistare a defectelor tehnice în Moldova 4. Presiunea semnificativă asupra mediului ca urmare a parcului auto învechit. 

Potrivit datelor prezentate de Biroul Național de Statistică la situația de la 01 octombrie 2023, în Republica Moldova sunt înmatriculate în total 1213240 vehicule de toate tipurile, inclusiv remorci, iar 773140 dintre ele sunt autoturisme.

Din numărul total de autoturisme, înmatriculate primar, 5917 au fost fabricate în anul 2023; 2796 – în 2022; 1202 – în 2021; 2025 – în 2020; restul (34.091) fiind fabricate până în anul 2020.



O problemă actuală până în prezent este că nu toate vehiculele menținute în trafic rutier, înmatriculate sunt supuse inspecției tehnice periodice.

Ponderea scăzută de vehicule înmatriculate supuse ITP este cauzată de:

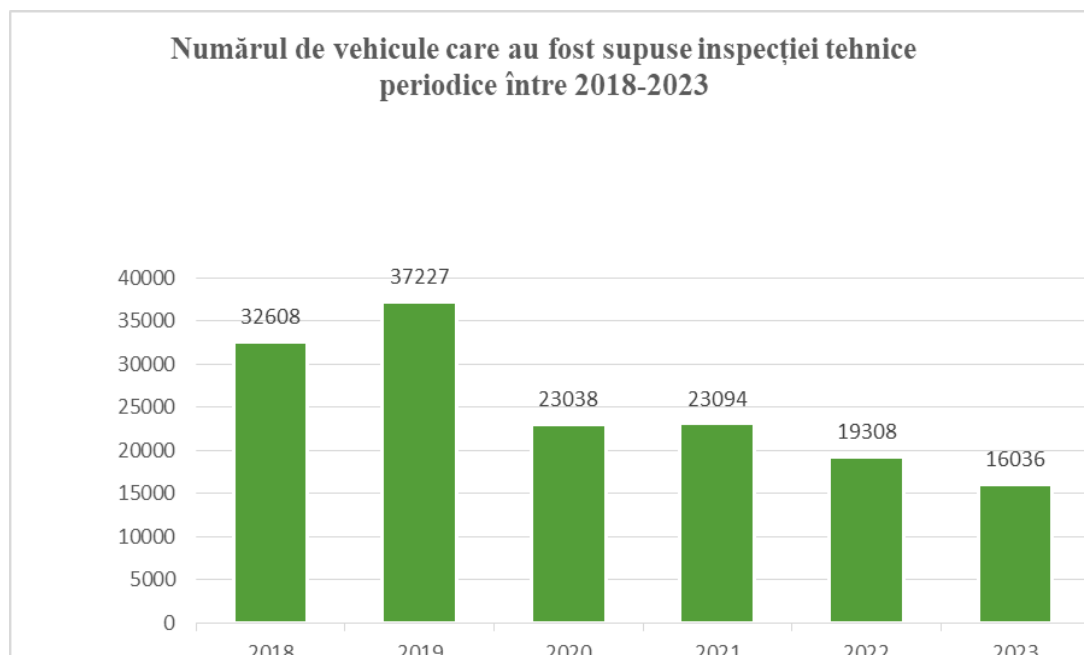
a) vehiculele care stau la parcurile de vânzare majoritatea sunt devamate dar nu sunt supuse inspecției tehnice.

b) în baza de date a ASP sunt înregistrate vehicule care din diferite motive sunt distruse, sau nu mai sunt, dar figurează încă în bază.

c) sunt multe vehicule ce au aparținut colhozurilor, sovhozurilor, asociațiilor, societăților pe acțiuni care sunt în bucăți, și la fel încă stau în baza ASP.

d) vehiculele unor categorii de cetățeni care au plecat peste hotare și stau parcate, la fel nu sunt supuse ITP.

Situația este alarmantă deoarece din 1.213.240 de vehicule sunt supuse inspecției tehnice periodice doar 713324 vehicule (doar 58,79% din numărul total pentru anul 2023).



Totodată, rata extrem de scăzută de depistare a defectelor tehnice în Moldova, în comparație cu alte țări, ridică semne de întrebare în ce ceea ce privește eficacitatea și corectitudinea procesului de inspecție tehnică periodică efectuat.

În perioada 2022-2023 la inspecția tehnică periodică s-au înregistrat **“zero”** cazuri de interzicere a exploatării vehiculelor și **19308** (în an.2022) respectiv **16036** (în an.2023) cazuri de acordare a termenului de până la 30 de zile pentru înlăturarea neajunsurilor

Spre exemplu în **Germania** la fiecare doi ani, vehiculul trebuie să meargă la „doctor” pentru inspecția tehnică principală la Asociația de Inspecție Tehnică (TÜV). În cazul mașinilor noi, prima inspecție tehnică este necesară după trei ani. Pentru perioada iulie 2022 până în iunie 2023 TÜV a evaluat aproximativ 9,7 milioane de inspecții generale auto. Circa 61,5% din toate mașinile care au fost inspectate de experți în timpul inspecției generale (HU) la stația TÜV NORD din Rheinbreitbach anul trecut nu au avut defecte. În plus, au existat doar defecte minore la 18,4%. Au fost găsite defecte semnificative și periculoase la cel puțin 20,1 la sută dintre vehicule.

Este atestat și faptul că inspecția tehnică este percepută de mulți ani ca fiind o formalitate mai degrabă decât o obligație necesară pentru siguranța și buna funcționare a vehiculelor. Chiar dacă legislația actuală prevede verificarea periodică obligatorie a conformității tehnice al vehiculelor, aceasta este una formală și deseori ignorată. În ultimul timp tot mai mulți șoferi anulează sistemul AdBlue, EGR filtrul de particule, fapt atestat prin numeroasele anunțuri de oferire a serviciului dat. Această practică este extrem de nocivă pentru mediu și oameni.

În Republica Moldova, majoritatea vehiculelor supuse inspecției tehnice periodice sunt într-o stare tehnică necorespunzătoare și nu corespund pe deplin normelor tehnice de exploatare și de siguranța traficului rutier, cât și de protecție a mediului înconjurător.

Ca urmare prezentăm numărul de sancțiuni aplicate în Republica Moldova, pentru încălcarea prevederilor art. 229, alin. (2) din Codul Contravențional nr.218/2008, pe perioada anilor 2018-2022.

Conform datelor prezentate de Inspectoratul General al Poliției din 06.11.2023 este în creștere, începând cu anul 2019 până în prezent:

Pentru încălcarea regulilor de înmatriculare, de înregistrare de stat și de inspecție tehnică periodică a vehiculelor s-au înregistrat :

- pentru anul 2018 - 16, 776 procese-verbale;

- pentru anul 2019 - 11,386 procese-verbale;
- pentru anul 2020 - 18,044 procese-verbale;
- pentru anul 2021 - 18,965 procese-verbale;
- pentru anul 2022 - 22,483 procese-verbale;
- pentru (10 luni ale anului 2023) - 16, 447 procese-verbale.

Potrivit datelor din Sistemul informațional automatizat “Registrul accidentelor” pe parcursul lui 2023 în toată țara s-au înregistrat 1.976 de accidente. În rezultatul acestora 197 de persoane au decedat, iar 2.285 au fost/rămas traumatizate.

Nu în ultimul rând, sectorul transporturilor continuă să exercite o presiune semnificativă și asupra mediului și, în cele din urmă, asupra sănătății umane, sub forma poluării aerului, a schimbărilor climatice și a zgomotului.

Totodată, menționăm că, proiectul propus va avea un impact semnificativ atât asupra cetățenilor, cât și asupra mediului de afaceri, cu efecte pozitive cât și negative.

Introducerea unor norme noi va implica necesitatea proprietarilor de vehicule și agenților economici prestatori de servicii de inspecție tehnică periodică să revizuiască unele procese pentru a se adapta noilor condiții. Acest lucru la fel poate implica costuri suplimentare pentru actualizarea dotării stațiilor, formarea personalului și conformitatea cu noile reglementări. Acest fapt poate duce la majorările tarifelor de inspecție tehnică periodică. Pe de altă parte aceste măsuri ar putea îmbunătăți siguranța rutieră și calitatea serviciilor oferite (*estimativ costurile pentru inspecția tehnică periodică, vor crește până la 15-20%*).

Ca efecte pozitive:

- Va fi sporită siguranța rutieră în trafic;
- Va fi instituit un mecanism clar de monitorizarea;
- Proprietarii de vehicule vor avea o previzibilitate vor putea planifica reparațiile și diminua costurile pentru reparații majore în viitor;
- Eficiența sporită a stațiilor de inspecție. Va crește calitatea serviciilor de inspecție tehnică periodică;
- Stimularea reînnoirii parcului de vehicule din țară.
- Se va reduce emisiile de CO2.

Astfel, pentru ca inspecția tehnică periodică să devină o parte a sistemului care să contribuie la siguranța rutieră și protecția mediului înconjurător, prezența unui cadru normativ concis care să stabilească cerințe și condiții de inspecție, este indispensabil.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

3.1. Scopul proiectului constă transpunerea parțială a prevederilor Directivei 2014/45/UE a Parlamentului European și Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 127 din 29 aprilie 2014, nr. CELEX: 02014L0045 , modificată la data de 20 mai 2023, astfel cum a fost modificată prin Directiva delegată (UE) 2021/1717 a Comisiei din 9 iulie 2021 de modificare a Directivei 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește actualizarea denumirilor anumitor categorii de vehicule și adăugarea sistemului eCall pe lista elementelor care trebuie testate, a metodelor, a motivelor care au determinat defectarea și a evaluării deficiențelor din anexa I și anexa III la directiva respectivă, cât și în revizuirea și coeziunea prevederilor actuale ale HG 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 și al Codului transporturilor rutiere nr.150/2014, și aducerea acestora în concordanță cu cadrul național și internațional de reglementare a inspecției tehnice periodice ale vehiculelor.

În elaborarea proiectului s-au luat în considerare practicile deja existente din acest domeniu, s-au analizat problemele existente și modalitățile de reglementare a acestui domeniu în alte țări UE. Proiectul propune aprobarea unor prevederi care să definească structura sistemului național de inspecție tehnică periodică, precum și modul de efectuare.

Conform prevederilor proiectului inspecția tehnică periodică va fi realizată de către stațiile de inspecție tehnică autorizate, iar monitorizarea acestui domeniu urmează a fi realizată de către Agenția Națională Transport Auto.

Proiectul este elaborat în vederea reglementării modului de organizare, executare și control a inspecției tehnice, conținutul inspecției tehnice periodice, modul de executare și metodele aplicate.

Prezentul proiect cuprinde:

- domeniul de aplicare;
- organizarea inspecției tehnice periodice, cerințe de inspectare, condiții;
- conținutul, modul de executare și metode aplicate în procesul de inspecție tehnică periodică;
- conținutul inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în conformitate cu condițiile Acordului european referitor la transportul rutier internațional de mărfuri periculoase (ADR);
- conținutul inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în conformitate cu cerințele actelor normative ale Conferinței Europene a Miniștrilor de Transport (CEMT);
- conținutul inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în conformitate cu cerințele Acordului INTERBUS, modul de executare și metodele aplicate;
- conținutul inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere privind clasificarea autobuzelor/autocarelor pe categorii de confort, modul de executare și metodele aplicate.

Prin adoptarea proiectului se urmărește:

- Adaptarea regulilor pentru procesul de inspecție tehnică periodică, în scopul menținerii siguranței traficului rutier și protejării mediului înconjurător (*prin introducerea clasificării vehiculelor și introducerii domeniului de aplicare*);
- Îmbunătățirea ratei de depistare și remediere a neconformităților tehnice ale vehiculelor (*prin introducerea criteriilor de evaluare a deficiențelor vehiculelor la efectuarea inspecției tehnice (anexa.nr.2 la regulament)*);
- Evitarea greșelilor neintenționate, care sunt săvârșite în timpul activității de inspecție tehnică ca urmare a testelor greșite, ce pot duce la pagube cauzate vieții, sănătății, mediului natural.
- Ajustarea condițiilor minime de petrecere a inspecției tehnice ce vor duce la deplasarea în condiții de siguranță și de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a mărfurilor și a persoanelor transportate;
- Creșterea responsabilității față de siguranța rutieră prin eliminarea neglijării procesului de inspecției tehnice;
- Înnoirea parcului de vehicule din Republica Moldova.
- Eficientizarea instruirii personalului ar duce la identificarea mai rapidă a problemelor vehiculelor.
- Ajustarea și actualizarea legislației la noile standardele, pentru a asigura ca standardele de siguranță folosite până în prezent sunt în concordanță cu standardele actuale.

Obiectivele urmărite sunt:

- 1) **Dotarea a 100% dintre stațiile de inspecție tehnică periodică** cu echipamente tehnice standard.
- 2) **Îmbunătățirea ratei de depistare a defectelor tehnice a vehiculelor (100%).**
- 3) **Creșterea ratei de inspecție tehnică a vehiculelor înmatriculate (80% din totalul de vehicule).**
- 4) **Creșterea cu 80 la sută a ratei de asigurare a securității circulației rutiere** urmarea a depistării deficiențelor majore și restricționării exploatării vehiculelor ce nu corespund standardelor de securitate.

5) **Reducerea emisiilor de poluanți de la vehicule (50% din totalul de vehicule)** pentru a îmbunătăți calitatea aerului, promovarea unui transport mai sustenabil, care să reducă poluarea și efectele sale negative asupra sănătății populației. Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a altor poluanți prin impunerea unor standarde stricte de emisii pentru vehicule.

6) **Îmbunătățirea reglementării modului de efectuare a inspecție tehnice periodice.** Racordarea legislației naționale ale inspecției tehnice conform prevederilor actelor normative UE este esențială, pentru a garanta eficiența și aplicabilitatea instrumentelor juridice specific al fiecărei țări UE. (în corespundere cu DIRECTIVA 2014/45/UE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora).

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

Există doar două opțiuni:

Proiectul dat vine să asigure un mecanism de implementare a unor obligațiuni, cerințe și prevederi cu privire la inspecția tehnică periodică și are scop transpunerea și stabilirea listei parametrilor supuși verificării și metodele de verificare a acestora, în conformitate cu prevederile Directivei 2014/45/UE a Parlamentului European și a consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE.

O altă soluție identificată este utilizarea legislației existente, care este segmentată ceea ce face dificilă integrarea prevederilor. Cadrul normativ va rămâne segmentat și nu va fi un act normativ care va descrie în mod laconic acțiunile care urmează să le întreprindă experții pentru activitatea de inspecție tehnică, va scădea încrederea în sistemele de reglementare, vor crește riscurile de accidente, va duce la consecințe negative asupra mediului.

Prin urmare este recomandat implementarea unui nou regulament.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Din anul 2018 până în 2023 numărul vehiculelor ce au fost supuse inspecției tehnice periodice și au achitat fondul rutier a crescut constant, de asemenea fondul rutier a crescut, sugerând o corelație pozitivă între numărul de vehicule inspectate și fondul rutier.

Anul	Vehicule inspectate	Fond Rutier (lei)
2018	567 086	785 771 144,22
2019	608 074	833 066 824,23
2020	598 452	826 929 236,04
2021	642 842	881 761 350,02
2022	662 811	908 266 932,27
2023	713 324	971 938 085,80

Dar comparând cu numărul total de vehicule înmatriculate în anul 2023 (1.213.240 vehicule) putem estima pierderile fondului rutier pe baza valorilor medii colectate per vehicul inspectat. Astfel putem estima că pierderea aproximativă este de 680 885 592 lei anual. Această estimare subliniază impactul semnificativ asupra fondului rutier ca urmare a neefectuării inspecțiilor tehnice pentru toate vehiculele.

Astfel prin introducerea unor norme noi v-or crește revărsările la bugetul statului.

Totodată, prin aprobarea proiectului de hotărâre nu se v-or implementa reforme structurale sau instituționale.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Nu este aplicabil.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Introducerea unor norme noi va avea un impact minim asupra sectorului privat, în special asupra agenților economici care operează stații de inspecție tehnică periodică. Regulamentul cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere stabilește niște reguli la organizarea, executarea și controlul activității de inspecție tehnică periodică.

La moment, în Republica Moldova sunt înregistrate 112 stații de inspecție tehnică periodică care vor trebui să își adapteze procesele interne pentru a se conforma noilor cerințe.

Această adaptare va implica, în principal, revizuirea procedurilor operaționale și, în unele cazuri, cu posibilele investiții suplimentare pentru actualizarea echipamentelor.

Deși acest lucru poate genera costuri suplimentare, impactul financiar este estimat a fi minim datorită existenței unei perioade de tranziție de 1 an, care permite agenților economici să se adapteze noilor reguli într-un mod gradual.

Proiectul a fost transmis spre avizare prealabilă către reprezentanții stațiilor de inspecție tehnică, care în aviz nu au menționat careva costuri de implementare.

Pentru consumatori implementarea proiectului poate duce la majorarea tarifelor de inspecție tehnică periodică (*estimativ costurile pentru inspecția tehnică periodică, vor crește până la 15-20%*). Pe de altă parte implementarea noilor norme ar putea duce la o creștere a calității serviciilor prestate, ceea ce ar putea contribui la sporirea încrederii publicului în sistemul de inspecție tehnică, și implicit la creșterea cererii pentru aceste servicii.

4.4. Impactul social

Efectele indirecte de la implementare prevederilor regulamentului sunt:

1. Îmbunătățirea siguranței rutiere - noul regulament va contribui la creșterea securității rutiere prin asigurarea faptului ca toate vehiculele care circulă pe drumuri publice îndeplinesc standarde tehnice stricte de funcționare. Acest lucru ar duce la o reducere a numărului de accidente rutiere protejând astfel viețile participanților la trafic.

2. Protecția vieților umane - o inspecție tehnică riguroasă poate preveni defecțiuni majore ale vehiculelor, care, altfel, ar putea duce la accidente fatale. Prin urmare, implementarea noului regulament ar contribui la salvarea de vieți omenești.

3. Îmbunătățirea calității aerului - prin asigurarea conformității vehiculelor cu standardele de emisii, regulamentul poate contribui la reducerea poluării aerului, având astfel un efect benefic asupra sănătății publice.

3. Conștientizarea și educația publicului privind siguranța rutieră: Implementarea unui nou regulament ar putea veni cu campanii de conștientizare și educare a publicului despre importanța menținerii vehiculelor în stare bună de funcționare.

4. Reducerea costurilor medicale - o reducere a numărului de accidente rutiere, va duce la scăderea și costurilor asociate de tratamentele medicale și reabilitarea persoanelor accidentate, având astfel un impact pozitiv asupra sistemului de sănătate.

Ca impact negativ:

1. Creșterea costurilor pentru unii proprietari de vehicule:

Introducerea unor inspecții mai stricte ar putea duce la costuri suplimentare pentru proprietarii de vehicule, care ar putea fi nevoiți să investească în reparații și întreținere. Aceste costuri pot prezenta o povară financiară, în special pentru proprietarii de vehicule mai vechi, pentru cei cu resurse modeste sau unele categorii de persoane ce beneficiază de scutiri sociale.

Drept urmare a aprobării Regulamentului cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere se va abroga Anexa nr. 4 la [Hotărârea 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. Drept urmare, unele categorii de persoane (*participanții la războiul din Afganistan, la conflictul transnistrean, la lichidarea urmărilor avariei de la Cernobîl și persoanele cu dizabilități severe*) v-or fi lipsite de scutirea de plată a serviciilor pentru testarea tehnică periodică a vehiculelor.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal
Nu este aplicabil.
4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen
Nu este aplicabil.
4.5. Impactul asupra mediului
Sectorul transporturilor continuă să exercite o presiune semnificativă asupra mediului și, în cele din urmă, asupra sănătății umane, sub forma poluării aerului, a schimbărilor climatice și a zgomotului, printre altele. Presiunile exercitate de sectorul transporturilor asupra mediului depind de trei factori principali: numărul și durata călătoriilor; modurile de transport folosite, având în vedere faptul că unele sunt mai ecologice decât altele, și tehnologia folosită de fiecare mod de transport. Un exemplu concret este starea precară a vehiculelor de rută, începând de la emisii ridicate de gaze toxice și până la lipsa confortului pentru pasageri. Un alt exemplu este parcul autovehiculelor înregistrate în Republica Moldova este învechit. Conform datelor Registrului de Stat al Transporturilor, Agenția Servicii Publice, peste 80% din autovehicule înmatriculate au o vârstă mai mare de 10 ani, 15 la sută vehicule între 5 și 10 ani, circa 5% vehicule cu vârsta de până la cinci ani. Astăzi, pe piața vehiculelor rutiere activează circa 8 agenți economici care au statut de dealer autorizat sau reprezentant al producătorului, care asigură importul a peste 70 % din vehiculele rutiere noi comercializate pe piață. Restul sunt importate de alți agenți economici mici. Toate aceste aspecte contribuie tot mai intens la poluarea mediului, la apariția diverselor afecțiuni. Transporturile sunt o sursă majoră de poluare a mediului, din cauza motoarelor cu ardere internă, iar poluarea mediului urmează o curbă ascendentă, fără o scădere a nivelului poluării din cauza autoturismelor care se înmulțesc an de an pe șosele; O soluție la această situație ar putea fi optarea pentru mijloace de transport „verde”, care au o emisie scăzută de CO₂, cum sunt mijloacele de transport electric sau cele de tip hibrid și sunt eficiente energetic, având un consum de combustibil redus. Dar cele mai optime soluții pentru Republica Moldova ar fi îmbunătățirea reglementării modului de petrecere a inspecției tehnice, îmbunătățirea ratei de depistare a defectelor tehnice a vehiculelor și perceperea inspecției tehnice ca o obligativitate. Ca urmare se va diminua numărul vehiculele neconforme sau nesigure care au un efect negativ asupra mediului, prin emisiile poluante sau consumul ineficient de resurse.
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
Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 127 din 29 aprilie 2014, , instituie cerințele minime privind sistemul de inspecție tehnică periodică a vehiculelor care circulă pe drumurile publice. Proiectului Regulamentului transpune parțial prevederile Directivei. Aspectele nepreluate din v-or fi transpuse în legislația națională ca urmare a procesului de modificare a Codului Transporturilor nr.150/2014, dar nu mai devreme de data intrării în vigoare a prezentului Regulament. Proiectul hotărârii va fi supus expertizei de compatibilitate cu legislația UE, conform art.35 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.
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 art. 11 al Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea elaborării proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere a fost plasat pe pagina web oficială a MIDR (<i>compartimentul „Transparența”, directoriul Transparență decizională/Anunțuri de inițiere a politicilor</i> https://midr.gov.md/ro/transparenta-decizionala/anunturi-de-initiere-a-politicilor) și pe portalul guvernamental www.particip.gov.md. Suplimentar, proiectul a fost remis spre avizare Asociațiilor patronale din domeniu și mediul de afaceri. Ca urmare a consultărilor majoritatea propunerilor înaintate au fost acceptate și incluse în proiectul definitivat al Regulamentului. Informația detaliată privind propunerile au fost inclusă în tabelul de sinteză. Întru respectarea prevederilor art. 32 al Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, proiectul va fi plasat spre consultare publică pe paginile web menționate. Totodată, proiectul urmează a fi avizat de către: - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Finanțelor, Ministerul Justiției; - Ministerul Afacerilor Interne; - Ministerul Mediului; - Ministerul Apărării; - Ministerul Sănătății; - Agenția Servicii Publice; - Agenția de Guvernare Electronică. - Banca Națională a Moldovei; - Comisia Națională a Pieței Financiare. Informația privind rezultatele avizării va fi inclusă în tabelul de sinteză după recepționarea avizelor.
7. Concluziile expertizelor
În temeiul art. 36 și 37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, proiectul de hotărâre urmează a fi supus expertizei anticorupție și expertizei juridice.
8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
Ca urmare a aprobării proiectului se va abroga anexa nr. 3 și 4 la Hotărârea 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
9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
Implementarea proiectului va fi asigurată de Stațiile de inspecție tehnică, Agenția Națională Transport Auto. Intervenția propusă nu necesită schimbări instituționale.

Secretar general

Angela ȚURCANU