

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere și modificarea unor hotărâri ale Guvernului

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 și modificarea unor hotărâri ale Guvernului, 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 a fost elaborat în vederea transpunerii parțiale 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, CELEX:32014L010045, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva delegată (UE) 2021/1717 a Comisiei din 9 iulie 2021, și întru executarea prevederilor art. 3 lit. g) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, fiind inclusiv prevăzut în: - Planul de Acțiuni al Guvernului pentru anul 2024, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 887/2023 (Infrastructură și dezvoltare regională, pct. 265). - Planul Național de Acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană pe anii 2024-2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.829/2023 (cluster 4. -Agenda verde și conectivitate Sustenabilă, capitolul 14.- Politica de transport, pct. 50). - Strategia națională de dezvoltare „Moldova Europeană 2030”, aprobată prin Legea nr. 315/2022 (Obiectiv general2, obiectiv specific 2.1).
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. La 3 aprilie 2014 Parlamentul European a adoptat Directiva 2014/45/UE 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, CELEX:32014L010045, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva delegată (UE) 2021/1717 a Comisiei din 9 iulie 2021 ca urmare a identificării de către Comisia Europeană a unor probleme care au fost desfășurate în preambulul Directivei 2009/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora: - În cadrul politicii comune în domeniul transporturilor, circulația rutieră a anumitor vehicule în spațiul comunitar trebuie să se desfășoare în cele mai bune condiții, în ceea ce privește atât siguranța, cât și concurența între operatorii de transport din statele membre. - Dezvoltarea circulației rutiere și, ca urmare, sporirea pericolelor și a noxelor face ca toate statele membre să se confrunte cu probleme de siguranță similare în ceea ce privește natura și gravitatea acestora. - Controalele efectuate pe parcursul duratei de viață a unui vehicul trebuie să fie relativ simple, rapide și necostisitoare. - Standardele și metodele comunitare minime, care urmează a fi utilizate pentru verificarea elementelor enumerate în prezenta directivă ar trebui, prin urmare, să fie definite în cadrul unor directive speciale. - Se impune adaptarea rapidă la progresul tehnic a standardelor și metodelor precizate în directivele speciale, precum și, pentru a facilita punerea în aplicare a măsurilor impuse

în acest scop, instituirea unei proceduri de cooperare strânsă între statele membre și Comisie, în cadrul unui comitet privind adaptarea la progresul tehnic a directivei privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora.

- În ceea ce privește sistemele de frânare, este dificilă stabilirea unor valori standard pentru aspecte precum reglajul presiunii pneumatice și pentru timpii de umplere a compresorului, având în vedere diversitatea echipamentelor și a metodelor utilizate în cadrul Comunității.
- Este recunoscut de către toți factorii implicați în inspecția tehnică auto a vehiculelor faptul că metoda de control și, în special, gradul de încărcare a vehiculului în timpul controalelor (vehicul încărcat, parțial încărcat sau neîncărcat) pot influența gradul de încredere al celor care efectuează inspecțiile în ceea ce privește fiabilitatea sistemelor de frânare.
- Recomandarea valorilor de referință pentru forța de frânare în funcție de gradul de încărcare a vehiculului, pentru fiecare model de vehicul, ar trebui să ajute la sporirea acestui grad de încredere. Prezenta directivă ar trebui să autorizeze tipul de control respectiv în locul controlului valorilor minime de performanță pentru fiecare categorie de vehicul.
- Cu privire la sistemele de frânare, domeniul de aplicare a prezentei directive ar trebui să vizeze, în principal, vehiculele care au primit omologarea componentelor în conformitate cu Directiva 71/320/CEE a Consiliului din 26 iulie 1971 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la dispozitivele de frânare ale unor categorii de autovehicule și ale remorcilor acestora (5), deși se admite că anumite tipuri de vehicule au fost omologate în conformitate cu norme interne care pot fi diferite față de cerințele din respectiva directivă.
- Statele membre pot extinde aria controlului sistemelor de frânare și la categorii de vehicule sau elemente care nu fac obiectul prezentei directive.
- Statele membre pot prevedea controale mai severe sau mai frecvente pentru sistemele de frânare.
- Prezenta directivă urmărește menținerea emisiilor la un nivel scăzut pe toată durata de viață a vehiculului, prin inspecții periodice ale emisiilor de gaze de eșapament și asigurarea retragerii din circulație a vehiculelor cu potențial mare de poluare, până la aducerea lor la un stadiu de întreținere corespunzător.
- Un reglaj necorespunzător și o întreținere inadecvată sunt dăunătoare nu doar pentru motor, ci și pentru mediu, deoarece cresc poluarea și consumul de combustibil. Prezintă importanță dezvoltarea unui tip de transport care protejează mediul.
- În cazul motoarelor cu aprindere prin compresie (motoare Diesel), măsurarea opacității fumului de eșapament se consideră a fi un indicator relevant al stării de întreținere a vehiculului, în ceea ce privește emisiile.
- În cazul motoarelor cu aprindere prin scânteie (motoare pe benzină), măsurarea emisiilor de monoxid de carbon degajate de țeava de eșapament, când motorul este la ralanti, se consideră a fi un indicator relevant al stării de întreținere a vehiculului, în ceea ce privește emisiile.
- Procentul de respingeri în urma controlului emisiilor de gaze de eșapament riscă să fie ridicat în cazul vehiculelor care nu sunt întreținute în mod regulat.
- În cazul vehiculelor cu motor pe benzină pentru care normele de omologare specifică faptul că trebuie să fie echipate cu sisteme perfecționate de control al emisiilor, precum catalizatoarele cu trei căi și cu sondă lambda, normele de control periodic al emisiilor trebuie să fie mai severe decât pentru vehiculele convenționale.
- Directiva 98/69/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 1998 privind măsurile care trebuie adoptate împotriva poluării aerului cu emisiile autovehiculelor (6) impune introducerea, începând cu anul 2000, a sistemelor de bord de diagnosticare (SBD) pentru autovehiculele care funcționează cu benzină și pentru

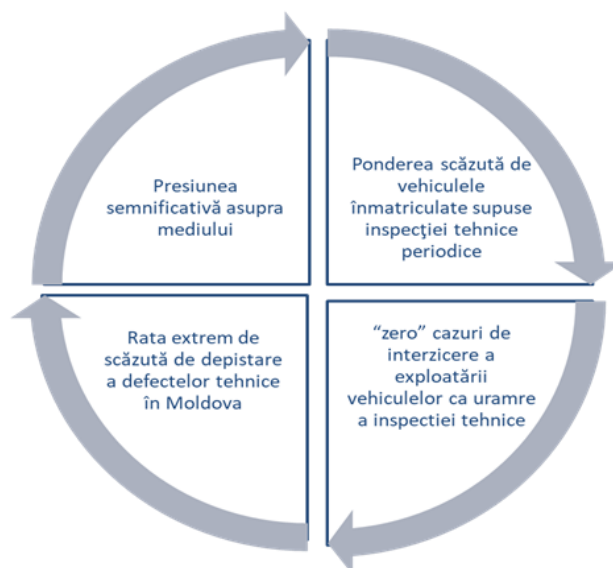
autovehiculele comerciale ușoare, în vederea monitorizării funcționării sistemului de control al emisiilor autovehiculului. În mod similar, SBD sunt obligatorii și pentru noile vehicule cu motoare diesel începând cu anul 2003.

- Statele membre pot, dacă este cazul, să excludă din domeniul de aplicare a prezentei directive anumite vehicule considerate a fi de interes istoric. Statele membre pot, de asemenea, institui propriile lor standarde de inspecție pentru aceste vehicule. Totuși, acest drept nu trebuie să conducă la aplicarea unor standarde mai severe decât cele avute în vedere la proiectarea respectivelor vehicule.
- Există sisteme de diagnosticare simple și larg răspândite pe care organismele de control le pot folosi pentru a controla cea mai mare parte a vehiculelor echipate cu un dispozitiv de limitare a vitezei. Pentru vehiculele care nu pot fi controlate cu ajutorul acestor instrumente de diagnosticare larg răspândite, autoritățile folosesc echipamentul disponibil furnizat de constructorul vehiculului sau prevăd acceptarea unui certificat de verificare adecvat eliberat de constructorul vehiculului sau de reprezentantul acestuia.
- Verificarea periodică a bunei funcționări a dispozitivului de limitare a vitezei ar trebui să fie facilitată pentru vehiculele echipate cu noua aparatură de înregistrare (tahograf digital) în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2135/98 al Consiliului din 24 septembrie 1998 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 privind aparatura de înregistrare în domeniul transporturilor rutiere și a Directivei 88/599/CEE privind aplicarea Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85 (7). Începând cu anul 2003, vehiculele noi sunt echipate cu această aparatură.
- Cerințele tehnice referitoare la taxiuri și ambulanțe sunt similare cu cele referitoare la autoturisme. Din acest motiv, elementele controlate pot fi similare, deși frecvența controalelor diferă.
- Fiecare stat membru trebuie să asigure, în domeniul său de jurisdicție, efectuarea metodică și la un standard ridicat a inspecțiilor tehnice auto.

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 *cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare "Automobilul" în Registrul de stat al vehiculelor și introducerea testării a autovehiculelor și remorcilor acestora*, 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 din Republica Moldova și situația actuală în domeniul inspecției tehnice periodice, au fost identificați următorii factori ce determină 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.
4. Presiunea semnificativa asupra mediului ca urmare a parcului auto învechit.

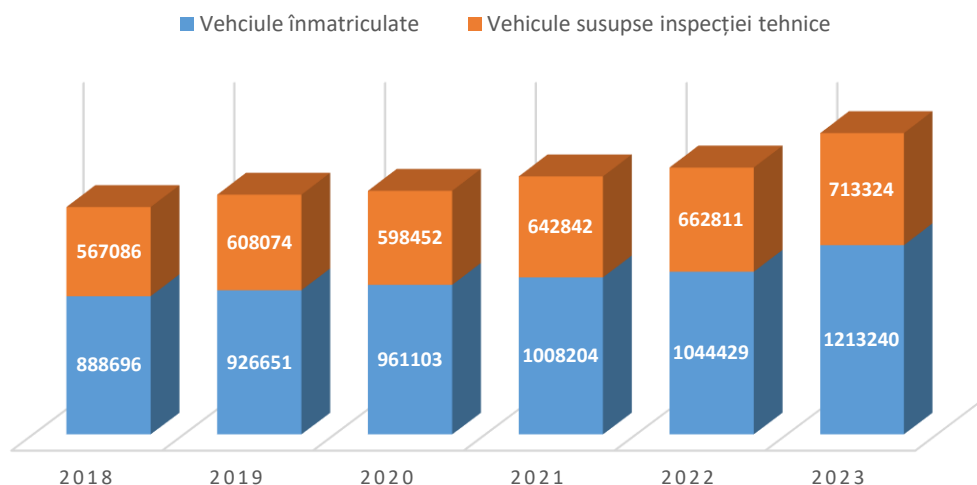


În acest sens prezentăm o analiză bazată pe datele prezentate de Biroul Național de Statistică la situația de la 01 octombrie 2023:

În Republica Moldova sunt înmatriculate în total 1213240 vehicule de toate tipurile, inclusiv remorci, iar 773140 dintre ele sunt autoturisme.

Din 1.213.240 de vehicule au fost supuse inspecției tehnice periodice doar 713324 vehicule (doar 58,79% din numărul total pentru anul 2023).

**NUMĂRUL TOTAL DE VEHICULE ÎNMATRICULATE
COMPARATIV CU NUMĂRUL TOTAL DE VEHICULE
SUPUSE INSPECȚIEI TEHNICE PERIODICE
ÎNTRE ANII 2018-2023**



Ponderea scăzută de vehicule înmatriculate supuse ITP este cauzata de:

a) vehiculele care stau la parcările de vânzare majoritatea fiind devamate dar ne supuse inspecției tehnice.

b) în registrul de stat al vehiculelor sunt înregistrate vehicule care din diferite motive sunt distruse, sau nu mai sunt, dar figurează încă în registru.

c) sunt multe vehicule ce au aparținut colhozurilor, sovhozurilor, asociațiilor, societăților pe acțiuni care sunt în divizate în părți, și la fel încă stau în registrul de stat al vehiculelor.

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

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.

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 națională actuală prevede verificarea periodică anuală a conformității tehnice al vehiculelor, aceasta este una formală și deseori ignora.

În țările UE, periodicitatea inspecțiilor este stabilită în funcție de starea vehiculelor, categoria acestora și destinația de utilizare:

Țara	Autoturisme	Taxiuri	Motociclete	Autobuse	remorci până la 750 kg	remorci până la 3.5t	remorci peste 3.5t	camioane până la 3.5t	camioane peste 3.5t	
DE	*prima înmatriculare la 36 luni *24luni	12 luni	24 luni	6 luni	36 luni	24 luni	12 luni	24 luni	12 luni	
FR	*după prima înmatriculare la 4 ani *24 luni	12 luni	36 luni	6 luni	-	12 luni	12 luni	24 luni	12 luni	
IT	*după prima înmatriculare la 4 ani *24 luni	12 luni	*după prima înmatriculare la 4 ani *24 luni	12 luni	*după prima înmatriculare la 4 ani *24 luni	24 luni	12 luni	12 luni	12 luni	
ESP	*La 4 ani după prima înmatriculare *24 luni *Dacă vehiculul e mai vechi de 10 ani la 12 luni	*Primii 5 ani la 12 luni *6 luni	*după prima înmatriculare la 4 ani *24 luni	*la 5 ani după prima înmatriculare *6 luni	Nu trec ITP dar trebuie sa fie prezente cu vehiculul când trece ITP	-	*la 24 luni după prima înmatriculare *Mai vechi de 10 ani la 6 luni	*12 luni *Mai vechi de 10 ani la 6 luni	*12luni *Mai vechi de 10 ani la 6 luni	
RO	24 luni	*după prima înmatriculare la 12 luni *6 luni	24 luni	6 luni	24 luni	24 luni	12 luni	*prima înmatriculare 24 luni *12 luni	12 luni	
BG	*după prima înmatriculare la 36 luni *a 2-a inspecție la 24 luni *după 5 ani la 12 luni	6 luni	24 luni	6 luni	-	*12 luni *mai vechi de 10 ani la 6 luni	*12 luni * mai vechi de 10 ani la 6 luni	*12 luni *mai vechi de 10 ani la 6 luni	*12 luni *mai vechi de 10 ani la 6 luni	
LV	*după prima	*12 luni	24 luni	*după prima	-	* 24 luni după	12 luni	* 24 luni după	12 luni	

înmatriculare 36 luni		înmatriculare 12 luni	prima înmatriculare * 12luni	prima înmatriculare * 12luni
*24 luni		*6luni		

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 vehiculele care au fost inspectate de experți în timpul inspecției generale (HU) la stația TÜV NORD din Rheinbreitbach nu au avut defecte. În plus, au existat doar deficiențe minore la 18,4%. Au fost găsite deficiențe semnificative și periculoase la cel puțin 20,1 la sută dintre vehicule.

În **Letonia** după prima înmatriculare inspecția tehnică a vehiculelor se efectuează la 36 luni, ulterior la fiecare 24 luni. În 2023 la stațiile de inspecție tehnică din 700000 de vehicule de categoria (M1) la circa 50,6% au fost evaluate cu deficiențe majore. La vehiculele de categoria N₁ rezultatele sunt mai pozitive – circa 54 la sută au avut rezultate pozitive.

În **Romania** inspecția tehnică pentru categoria M1 se efectuează la fiecare 2 ani. În primele șase luni ale anului 2023, Registrul Auto Român a verificat în trafic, din punct de vedere tehnic, 44.472 de vehicule, la nivelul întregii țări. În urma controalelor, inspectorii RAR au constatat că 44,16% dintre acestea aveau deficiențe tehnice majore și/sau periculoase, motiv pentru care au fost declarate neconforme.

Deși în **Republica Moldova** se efectuează **anual** inspecția tehnică și rata de depistare a deficiențelor periculoase e „zero” 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.

Astfel, ca urmare a analizei efectuate, prin proiect se urmărește introducerea unor norme suplimentare:

- clasificarea defecțiunilor depistate urmare a inspecției tehnice periodice a vehiculului, în funcție de nivelul de risc asupra siguranței rutiere și de impactul asupra mediului;
- periodicitatea influențată de categoria autovehiculului deținut;
- stabilirea criteriilor de evaluare a deficiențelor vehiculelor.

Totodată oferirea termenului de conformare până la 01 ianuarie 2026, va permite proprietarilor de vehicule și agenților economici prestatori de servicii de inspecție tehnică periodică să revizuiască unele procese pentru a se adapta noilor condiții.

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, CELEX:32014L010045, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva delegată (UE) 2021/1717 a Comisiei din 9 iulie 2021, cât și în revizuirea 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.

Prezentul proiect cuprinde:

- domeniul de aplicare;
- periodicitatea;
- organizarea inspecției tehnice periodice, cerințe de inspectare, condiții;
- conținutul, inspecție tehnică periodică;
- supravegherea stațiilor de inspecție tehnică;
- certificatul de inspecție tehnică (*Anexa nr.1*);
- criterii de evaluare a deficiențelor vehiculelor la efectuarea inspecției tehnice periodice (*Anexa. Nr.2*);
- cerințe minime privința competența, formarea și certificarea experților de inspecție tehnică;
- modelul certificatului de competență (*Anexa nr.5*);
- modelul autorizației pentru activitatea de inspecție tehnică periodică (*Anexa nr.6*)

Prin adoptarea proiectului se urmărește:

- Includerea periodicității efectuării inspecției tehnice în dependență categoria vehiculelor, destinația și starea tehnică, în scopul stimulării reînnoirii parcului auto și menținerii siguranței traficului rutier și protejării mediului înconjurător;
- Evitarea neglijării procesului de inspecției tehnice și 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 (*prin introducerea categoriilor de deficiențe depistate*).
- Optimizarea procesului de efectuare a inspecției tehnice și 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)*);
- Crearea condițiilor tehnice pentru dezvoltarea infrastructurii stațiilor de inspecție tehnică.
- Ajustarea condițiilor minime de supraveghere a stațiilor de inspecției tehnice;
- Eficientizarea instruirii personalului prin instituirea unor cerințe minime privind competența profesională, formare și calificare.

În scopul realizării obiectivelor propuse, proiectul prevede modificarea:

- Regulamentului transporturilor rutiere de mărfuri periculoase, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.589/2017;
- Regulamentului resursei informaționale formate de Subsistemul informațional „Autotest”, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.20/2024.

Totodată, se prevede abrogarea Anexei 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.

Modificarea referitoare la art.125 alin.(5) al Codului transporturilor rutiere nr.150/2014 – “(5) *Vehiculele rutiere înmatriculate în Republica Moldova sunt supuse inspecției tehnice periodice, conform periodicității stabilite de Guvern.*”, a fost necesară pentru a introduce periodicitatea inspecției tehnice corelată cu categoriile de vehicule, cu destinația vehiculelor și starea tehnică a parcului auto național.

Modificarea pct.56 al Regulamentului transporturilor rutiere de mărfuri periculoase, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.589/2017, a fost necesară la fel pentru a corela cu periodicitatea Regulamentului.

Modificarea pct.3, subpct. 5) și 7) al Regulamentului resursei informaționale formate de Subsistemul informațional „Autotest”, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.20/2024 a fost necesară ca urmare a transferului de competențe de la Comisia Națională a Pieței financiare la Banca Națională a Moldovei.

Abrogarea Anexei nr.3 și 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, este necesară pentru a evita paralelismul în legislație.

Potrivit capitolului I prevederile regulamentului se aplică doar:

- 2.1. vehiculelor rutiere proiectate și fabricate pentru transportul persoanelor și al bagajelor lor, care au cel mult opt locuri pe scaune, în afara locului pe scaun al conducătorului auto – categoria M₁;
- 2.2. vehiculelor rutiere proiectate și fabricate pentru transportul persoanelor și al bagajelor lor, care au mai mult de opt locuri pe scaune, în afara locului pe scaun al conducătorului auto – categoriile M₂ și M₃;
- 2.3. vehiculelor rutiere proiectate și fabricate pentru transportul de mărfuri cu o masă maximă care nu depășește 3,5 tone – categoria N₁;
- 2.4. vehiculelor rutiere proiectate și fabricate pentru transportul de mărfuri cu o masă maximă mai mare de 3,5 tone – categoriile N₂ și N₃;
- 2.5. remorcilor și semiremorcilor proiectate și fabricate pentru transportul de mărfuri sau de persoane, precum și pentru cazarea de persoane – categoriile O₁, O₂, O₃ și O₄;
- 2.6. vehiculelor rutiere cu două sau trei roți și cvadricicliuri din categoriile L2e, L3e, L4e, L5e, L6e, L7e;
- 2.7. vehiculelor rutiere care fac obiectul imunității diplomatice;
- 2.8. vehiculelor rutiere de uz civil utilizate de forțele armate.
- 2.9. vehiculelor rutiere din dotarea Inspectoratului General al Poliției, Inspectoratului General de Carabinieri, Inspectoratul General pentru Situații de Urgență, Inspectoratul General al Poliției de frontieră și Inspectoratului General pentru Migrație și subdiviziunile subordonate acestora.

La capitolul II se propune introducerea periodicității inspecției tehnice. Propunerea respectivă rezidă din practica statelor europene UE (Germania, Franța, România, Bulgaria.)

- 5.1. autoturismele din categoriile (M₁) și (N₁): la fiecare doi ani dacă la data primei înmatriculări au fost noi și neînmatriculate anterior în alte state, respectiv anual pentru vehiculele cu o vârstă mai mare de 10 ani.
- 5.2. vehiculele din categoria (M₁, N₁) utilizate ca taxiuri sau ambulanțe la un an dacă la data primei înmatriculări au fost noi și neînmatriculate anterior în alte state, ulterior, pentru vehiculele cu o vârstă mai mare de 10 ani inspecția tehnică periodică se va efectua o dată la 6 luni.
- 5.3. vehiculele din categoriile (M₂, M₃): la un an dacă la data primei înmatriculări au fost noi și neînmatriculate anterior în alte state, ulterior, pentru vehiculele cu o vârstă mai mare de 10 ani inspecția tehnică periodică se va efectua o dată la 6 luni.

- 5.4. vehiculele din categoriile (N2, N3, O2, O3 și O4): la un an de la data primei înmatriculări și, ulterior, anual;
- 5.5. vehiculele din categoria (O1): la fiecare doi ani.
- 5.6. vehiculele din categoriile (N1, N2, N3, O2, O3 și O4) implicate în transportarea mărfurilor periculoase, periodicitatea este un an .
- 5.7. vehicule din categoriile (L2e, L3e, L4e, L5e, L6e și L7e) la fiecare doi ani.
- 5.8. vehiculele din destinate instruirii - anual.

La capitolul III se propune stabilirea cerințelor și condițiilor efectuării inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere.

În scopul optimizării procesului de inspecție tehnică la capitolul IV se propune verificarea următoarelor aspecte:

1. identificarea vehiculului;
2. echipamentul de frânare;
3. sistemul de direcție;
4. vizibilitate;
5. echipamentele de iluminat și componente ale sistemului electric;
6. punți, jante, anvelope, suspensie;
7. șasiu și accesorii șasiu;
8. elemente poluante;
9. inspecții suplimentare la vehiculele pentru transport de călători din categoriile M₂ și M₃ stabilite în pct. 9 al tabelului din Anexa nr.2 la prezentul Regulament;
10. alte echipamente stabilite în pct. 7 al tabelului din Anexa nr.2 la prezentul Regulament.

Pentru a clarifica și standardiza evaluarea stării vehiculelor cât și a îmbunătăți rata de depistare și remediere a neconformităților, proiectul prevede categoriile de deficiențe depistate:

33.1. deficiențe minore care nu au un efect semnificativ asupra siguranței vehiculului sau impact asupra mediului;

33.2. deficiențe majore susceptibile să compromită siguranța vehiculului, să aibă impact asupra mediului sau să-i pună în pericol pe ceilalți participanți la trafic;

33.3. deficiențe periculoase, care constituie un risc direct și imediat la adresa siguranței rutiere sau care au impact asupra mediului, care justifică faptul că utilizarea vehiculului pe drumurile publice poate fi interzisă.

Implementarea măsurilor de supraveghere a stațiilor de inspecție tehnică periodică la capitolul V, este pentru a asigura conformitatea proceselor de verificare cu standardele de calitate și siguranță rutieră, prevenind careva nereguli și abuzuri.

În Anexa nr.2 Criterii de evaluare a deficiențelor vehiculelor la efectuarea inspecției tehnice periodice - prevede detaliat criteriile evaluarea deficiențelor pentru a asigura o identificare rapidă și clară, obiectivă și sistematică a neconformităților, facilitând astfel munca inspectorilor.

Ca urmare a introducerii noilor norme, se vor atinge următoarele obiectivele:

- 1) Îmbunătățirea ratei de depistare a defectelor tehnice a vehiculelor (100%);
- 2) Creșterea ratei de inspecție tehnică a vehiculelor înmatriculate (80% din totalul de vehicule);
- 3) 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;
- 4) Reducerea emisiilor de poluanți de la vehicule (50% din totalul de vehicule);
- 5) Îmbunătățirea reglementării modului de efectuare a inspecție tehnice periodice.

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 aprobarea 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

Din bugetul de stat, pentru servicii de mentenanță și dezvoltare a SI „Autotest” (aprobat prin HG nr.2/1999) care este un sistem al SMI, sunt necesare mijloace financiare în suma de 700,0 mii lei anual, care vor fi alocate prin intermediul Agenției Naționale de Transport Auto.

Mijloacele financiare se încadrează în limita alocațiilor aprobate în Legea bugetului de stat pentru 2024 și sunt planificate în Cadrul bugetar pe termen mediu pentru anii 2025-2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2024:

în 2025-700,0 mii lei

în 2026-700,0 mii lei

în 2027-700,0 mii lei

De menționat că, suma anuală de 700,0 mii lei se va menține și pentru următorii ani.

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.

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%*).

Ca exemplu, vom prezenta comparativ, în tabel, estimarea costului direct de conformare pentru consumatori.

Tarife conform Anexei nr.4 la HG nr.1047/1999 și

Tarife estimative majorate cu 15%-20%

Nr. d/o	Toate Categoriile de vehicule cu masa totală indicată în certificatul de înmatriculare, kg.	Suma, taxei, lei/unitate Anexa 4.	Suma, taxei, lei/unitate actuale	Tarife , taxe, lei/unitate posibil estimate
1.	Motociclete	50	100	115-120
2.	Până la 2000 inclusiv	150	250	287-300
3.	De la 2001 la 3500 inclusiv	200	300	345-360
4.	De la 3501 la 10000 inclusiv	250	350	402-420
5.	De la 10001 la 20000 inclusiv	300	400	460-480
6.	De peste 2000	350	450	517-540
7.	Remorci și semiremorci până la 1000 kg inclusiv	50	100	115-120
8.	Remorci și semiremorci de peste 1000kg	150	250	287-300

Creșterea tarifelor este justificată și de faptul că inflația a înregistrat fluctuații semnificative între anii 2012 (*când a fost aprobată Anexa nr.4 al HG 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 2024 variind de la 4,8% la 38%.

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 și modificarea unor acte normative 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 Cernobil 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

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.

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 că parcul autovehiculelor înregistrate în Republica Moldova este învechit. Conform datelor Registrului de Stat al Transporturilor, 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.

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 optimizarea cadrului de reglementare 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. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
Prezentul proiect este elaborat în sensul armonizării legislației naționale în baza Acordul de Asociere RM-UE, Anexa X la Capitolul 15 „Transporturi” din titlul IV „Cooperare economică și alte tipuri de cooperare sectorială” potrivit căruia Republica Moldova urmează să întreprindă măsuri pentru a asigura apropierea cadrului normativ național cu actele relevante ale Uniunii Europene. Proiectul hotărârii Guvernului transpune parțial (art.1, art.2, art.3, art.4, art.5, art.6, art.7, art.8, art.9, art.10, art.11, art.12, art.13, art.14 alin. (2), Anexa I, tabelul Anexei I, Anexa II, Anexa III, Anexa IV, prevederile Anexei V) 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 CELEX: 02014L0045, așa cum a fost modificată prin Directiva delegată (UE) 2021/1717 a Comisiei din 9 iulie 2021. Unele aspecte nepreluat din Directivă vor fi transpuse în legislația națională ca urmare a procesului de modificare a Codului Transporturilor nr.150/2014, proces care urmează a fi inițiat până la intrarea în vigoare a proiectului. Altele (art.10 alin.(2), (3), art.13 alin.(3), art.14 alin.(3), (4), Art.15, art.16, art.17, art.18, art.19, art.20, art.22, art.23, art.24, art.25, art.26) în general nu pot fi transpuse până la aderarea la Uniune Europeană. Obiectul urmărit îl constituie stabilirea periodicității, identificarea deficiențelor, definirea conținutului inspecției tehnice, evaluarea deficiențelor conform unor criterii clare, precum și supravegherea stațiilor de inspecție tehnică periodică, ținând cont de practicile deja existente în țările UE. Proiectul hotărârii a fost supus expertizei de compatibilitate cu legislația UE, conform art.35 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.
5.2. Măsuri 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 și modificarea unor hotărâri ale Guvernului a fost plasat pe pagina web oficiala 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 (https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/12729). 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 a fost plasat spre consultare publică pe paginile web menționate la data de 20.08.2024 https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/13041. Totodată, proiectul a fost avizat de către: - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Finanțelor, - Ministerul Afacerilor Interne; - Ministerul Mediului;

- Inspectoratul pentru Protecția Mediului; - Ministerul Apărării; - Ministerul Sănătății; - Agenția Servicii Publice; - Agenția de Guvernare Electronică. - Banca Națională a Moldovei; - Comisia Națională a Pieței Financiare. - Grupul de Lucru al comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător. Informația privind rezultatele avizării a fost inclusă în tabelul de sinteză iar proiectul a fost ajustat conform propunerilor și recomandărilor.
--

7. Concluziile expertizelor

Proiectul hotărârii a fost supus expertizei de compatibilitate cu legislația UE, iar prin scrisoarea nr.31/02-126-10135 din 10.09.2024 Centrul de Armonizare a Legislației a remis avizul cu propuneri Urmare a recepționării expertizei CAL, a fost ajustat Tabelul de concordanță, iar concluziile au reflectate în Sinteza obiecțiilor și propunerilor. În temeiul art. 36 și 37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, proiectul de hotărâre a fost supus expertizei anticorupție (<i>Raport de expertiză nr.EHG24/10073 din 29.10.2024</i>) și expertizei juridice (<i>aviz nr.04/2-9668 din 15.10.2024</i>). Ca urmare, obiecțiile expuse au fost acceptate și integrate în varianta finală a proiectului, totodată informația privind rezultatele expertizelor au fost reflectate în Sinteza obiecțiilor și propunerilor, care se anexează.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Ca urmare a aprobării proiectului se modifică pct. 2 și se abrogă anexele 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. Totodată se modifică pct.56 al Regulamentului transporturilor rutiere de mărfuri periculoase (aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.589/2017) și pct.3 al Regulamentului resursei informaționale formate de Subsistemul informațional „Autotest” (aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.20/2024).
--

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