

SINTEZA

la proiectul de hotărâre pentru aprobarea Regulamentului cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere și modificarea unor hotărâri ale Guvernului (număr unic 726/MIDR/2024)

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
Avizare și consultare publică			
Banca Națională a Moldovei <i>(scrisoarea Nr.31-002/92/4322 din 29.08.2024)</i>	1.	La punctul 14 din Regulament, este menționat că, pentru efectuarea inspecției tehnice periodice conducătorul auto urmează să prezinte mai multe acte, inclusiv, asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru pagube produse de vehicule valabilă (RCA). În sensul definiției de la art. 3 din Legea nr.106/2022 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru pagube produse de vehicule, polița de asigurare obligatorie RCA este documentul, cu valabilitate în limitele teritoriului Republicii Moldova, care probează încheierea contractului de asigurare obligatorie RCA internă și certifică existența asigurării obligatorii RCA. În conformitate cu prevederile art. 43 alin. (4) din Legea nr.106/2022, stațiile de inspecție tehnică autorizate efectuează inspecție tehnică periodică doar în cazul vehiculelor ai căror proprietari și/sau utilizatori dețin asigurare obligatorie RCA internă. În contextul celor evocate supra, pentru a asigura probarea încheierii contractului de asigurare obligatorie RCA internă la efectuarea inspecției tehnice periodice, se propune la subpct. 5) textul „ <i>asigurare obligatorie de răspundere civilă auto pentru pagube produse de vehicule valabilă (în continuare — asigurare obligatorie RCA)</i> ” să fie substituit cu textul „ <i>polița de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto (RCA) valabilă</i> ”.	Se acceptă Proiectul a fost modificat.
	2.	La Anexa nr. 1 la Regulament, cu privire la cuprinsul tabelul IV „ <i>Datele despre plăți și asigurări</i> ”, propunem cuvintele „ <i>Suma plății</i> ” să fie substituite cu textul „ <i>Suma</i>	Se acceptă Proiectul a fost modificat.

		plății/primei de asigurare”, în corespundere cu prevederile art. 7 din Legea nr.92/2022 privind activitatea de asigurare sau de reasigurare și art. 12 din Legea nr.106/2022. De asemenea, recomandăm cuvintele „<i>Termenul de valabilitate al asigurării de la...până la...</i>” să fie substituite cu cuvintele „<i>Perioada de asigurare de la ... până la ...</i>”, în corespundere cu terminologia utilizată la art. 1835 alin. (6) din Codul civil. În continuare, propunem examinarea oportunității revizuirii antetului coloanei cu privire la termen, având în vedere că în tabelul IV, adițional, sunt incluse date cu privire la zilele în care au fost realizate plăți pentru servicii de inspecție tehnică periodică și încasări în fondul rutier. Subsecvent, propunem, cuvintele „<i>Denumirea agentului financiar și de asigurare</i>” să fie substituite cu cuvintele „<i>Denumirea stației de inspecție tehnică, prestatorului serviciilor de plată și a asiguratorului</i>”, pentru a asigura concordanța cu noțiunile utilizate în art. 5 din Legea nr.114/2012 cu privire la serviciile de plată și moneda electronică și în art. 4 din Legea nr.92/2022 privind activitatea de asigurare sau de reasigurare și pentru a include denumirea stației de inspecție tehnică, având în vedere că în tabelul dat sunt incluse și datele cu privire la plata pentru servicii de inspecție tehnică periodică.	
Inspectoratul pentru Protecția Mediului (scrisoarea Nr.1149 din 02.09.2024)	1.	Inspectoratul pentru Protecția Mediului expune asupra lipsei obiecțiilor și propunerilor.	Se acceptă
Agenția Națională Transport Auto (scrisoarea Nr.06/1-1-5102 din 26.08.2024)	1.	Pct.2 lit.e) se modifică și se completează cu următorul conținut: “ <i>remorci și semiremorci proiectate și fabricate pentru transportul de mărfuri sau de persoane, precum și pentru cazarea de persoane, categoriile 01, 02, 03,04</i> ”	Se acceptă Proiectul a fost modificat
	2.	Pct. 3 se modifică și se completează cu următorul conținut: “ <i>a) și vehiculelor destinate competițiilor; înmatriculate se supun inspecției tehnice periodice</i> ”.	Se acceptă Prevederea propusă a fost completată la subpct. 3.6.
	3.	Pct.4 se modifică și se completează cu următorul conținut:	Se acceptă parțial Noțiunea de expert pentru activitate tehnică este definită conform

	<i>"expert pentru activitatea de inspecție tehnică persoana fizică care în condițiile prevăzute de legislație este pregătit, perfecționat și atestat să efectueze procedura de inspecție tehnică",</i> <i>"laborator mobil - vehicul special, din cadrul Agenției Naționale Transport Auto, dotat cu echipamente și dispozitive de măsurare legalizate și verificate metrologic, destinat testării tehnice a vehiculelor în vederea controlului calificativelor stabilite de stațiile de inspecție tehnică periodică"</i> <i>"reutilare - activitate specifică de autoservice care are ca rezultat schimbarea parametrilor constructivi, funcționali sau de calitate ai vehiculelor rutiere și/sau ai produselor utilizate pentru acestea față de tipul omologat, inclusiv activitatea de completare/carosare a unui vehicul și activitatea de tuning"</i> a exclude definiția de <i>"vehicul cu două sau trei roți"</i>, <i>"vehicul de interes istoric"</i>, <i>"vehicul reutilat"</i> și <i>"vehicul special"</i> deoarece sunt reglementate în actele normative naționale,	prevederilor 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. Noțiunea de "reutilare" va fi inclusă în Regulamentul cu privire la desfășurarea activității de autoservice. Noțiunea de "vehicul istoric" a fost reglementată în Legea 1569/2002 cu privire la modul de introducere și scoatere a bunurilor de pe teritoriul Republicii Moldova de către persoane fizice, care a fost abrogată prin CV 95/2021
4.	Pct.6, întru executarea prevederilor art.18 alin.3(e) și art.133 (d) CTR, se propune modificarea și completarea cu următorul conținut: <i>"Agenția suspendă, restrânge sau retrage, certificatul de competență profesională, autorizația pentru desfășurarea activității de inspecție tehnică în condițiile prevăzute de Legea nr. 150/2014 vizînd aprobarea Codului transporturilor rutiere.</i> <i>În cadrul desfășurării funcțiilor de monitorizare și control, angajații Agenției pot supune inspecției tehnice vehiculele rutiere în cadrul unei stații se inspecție tehnică întru constatarea corespunzătoare a deficiențelor la nivelul sistemului de frînare, al mecanismului de direcție, al roților/pneurilor, al suspensiei sau al șasiului, care creează risc imediat pentru siguranța circulației rutiere sau vor utiliza laboratorul mobil din dotare destinat controlului tehnic al vehiculelor rutiere, în vederea verificării corespunderii acestora reglementărilor tehnice.",</i>	Se acceptă Proiectul a fost modificat cu completarea prevederilor la pct.12, 69 al prezentului Regulament.

5.	Pct.8, se propune completarea cu următorul conținut: <i>" Echipamentele și dispozitivele de măsurare utilizate la inspecția tehnică periodică a vehiculelor trebuie să fie în stare bună de funcționare și verificate metrologic în modul stabilit conform cerințelor prescrise.</i> <i>Totodată stația de inspecție tehnică periodică trebuie să fie dotată cu utilaj de calcul conectat la rețeaua locală de calculatoare, care ar permite monitorizarea procesului tehnologic de inspecție tehnică, precum și să dispună de: spații de parcare suficiente pentru staționarea vehiculelor rutiere în așteptarea efectuării inspecției tehnice sau în așteptarea eliberării documentelor, precum și spații sociale accesibile clienților (spații de așteptare, grup social etc). "</i>	Nu se acceptă Prevederile date se regăsesc parțial la pct. 31 al prezentului Regulament iar baza tehnică materială a stațiilor de inspecție tehnică este prevăzută la art. 126 al Codului transporturilor rutiere nr.150/2014. Totodată detalierea dotării stațiilor este prevăzută în Lista de verificare a activității de întreprinzător a stațiilor de inspecție tehnică periodică nr.2 aprobată prin Ordinul Ministrului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr.148 din 25.09.2024.
6.	Pct.9 se propune completarea cu următorul conținut: <i>"Întru suplimentarea informației vizînd vehiculele supuse inspecției tehnice se efectuează fotografierea din față a vehiculului și/sau din spate a remorcii/semiremorcii, să fie bine vizibil tipul, culoarea, numărul de înmatriculare a unității de transport. Fotografia trebuie să fie inclusă în baza de date a stației de inspecție tehnică și să se păstreze împreună cu rezultatele inspecției autovehiculului respectiv în cadrul stației de inspecție tehnică.</i> <i>Agenția va asigura stocarea și prelucrarea datelor cu caracter personal conform cerințelor stabilite în Legea nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal."</i>	Nu se acceptă Modul specific de efectuare al inspecției tehnice va fi inclus în Metodologia de prestare a serviciului de inspecție tehnică care va fi aprobat de posesorul subsistemului informațional „Autotest”.
7.	8. Pct.10 se propune completarea cu următorul conținut: <i>"Pe primul exemplar al certificatului de inspecție tehnică periodică a vehiculului (anexa nr. 2), va fi imprimat ecusonul sub forma unui cod de bare de format ID, semnat și ștampilat de expertul de inspecție tehnică, ce confirmă executarea inspecției tehnice periodice.</i> <i>Al doilea exemplar al certificatului de inspecție tehnică al vehiculului – conține informația identică primului exemplar, completat cu rezultatele controlului (la el fiind atașate indicii privind verificarea emisiilor</i>	Se acceptă parțial Prevederile detaliate ce țin de completarea certificatului de inspecție tehnică urmează a fi integrate în Metodologia de prestare a serviciului de inspecție tehnică periodică va fi aprobată de posesorul subsistemului informațional „Autotest”.

	<i>poluante, fonice și de verificare a eficacității sistemului de frînare), dovada despre achitarea taxei pentru folosirea drumurilor. Certificatul se păstrează timp de 3 ani și va fi prezentat colaboratorilor cu drept de control, pentru analiza corectei achitări a taxei de folosire a drumurilor și determinării stării tehnice a vehiculului”.</i>	
8.	Pct.11 se propune completarea cu următorul conținut: <i>"Generarea certificatului de inspecție tehnică periodică presupune generarea și imprimarea ecusonului, precum și a numărului unicat al certificatului, prin intermediul căruia va fi posibilă verificarea veridicității acestuia. Certificatul va fi tipărit pe o filă simplă de format A4 cu fundal alb. Numerele rapoartelor vor fi generate gestionate și repartizate stațiilor de inspecție tehnică periodică de către Agenția Națională Transport Auto, Lipsa ecusonului de pe certificatul de inspecție tehnică periodică duce la nulitatea acestuia".</i>	Se acceptă parțial Prevederile detaliate ce țin de completarea certificatului de inspecție tehnică urmează a fi integrate în Metodologia de prestare a serviciului de inspecție tehnică periodică va fi aprobată de posesorul subsistemului informațional „Autotest”. Unele prevederi propuse se regăsesc deja în pct.15 al prezentului Regulament. Conform HG 945/2022 ecusonul a luat forma unui cod de aplicat pe certificatul de inspecție tehnică periodică. Astfel introducerea noțiunii de ecuson este irelevant. Totodată menționăm că odată cu aprobarea Regulamentului cu privire la Inspecția tehnică periodică, va fi abrogată Anexa nr.3 și 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.

9.

Pct. 12 se propune completarea cu următorul conținut:
"Stațiile de inspecție tehnică titulare sunt obligate:
a) să admită efectuarea inspecției tehnice periodice doar pentru categoriile de vehicule rutiere și genurile de activități prevăzute în autorizație;
b) să admită la activitatea de inspecție tehnică periodică doar experți atestați profesional corespunzător categoriei din care face parte vehiculul rutier inspectat și genului de activitate solicitat;
c) să respecte reglementările tehnice și metodologia de prestare a serviciilor de inspecție tehnică periodică a vehiculelor rutiere prevăzute în prezenta Reglementare tehnică;
d) să certifice starea tehnică a vehiculului rutier doar după prezentarea acestuia pe linia de testare și susținerea tuturor încercărilor, soldată cu constatarea calificativelor corespunzătoare stabilite de reglementările tehnice și metodologia de prestare a serviciilor de inspecție tehnică periodică;
e) să utilizeze pentru certificarea tehnică a vehiculului rutier doar aparate verificate metrologic, precum și utilaj special prevăzut de reglementările tehnice și metodologia de prestare a serviciilor de inspecție tehnică periodică;
f) să menționeze în raportul de inspecție tehnică periodică toate defectele constatate ce condiționează respingerea vehiculului rutier în rezultatul inspecției tehnice periodice, precum și să nu admită menționarea în raport a unor neconformități tehnice pe care vehiculul rutier nu le prezintă;
g) să transmită la timp către Agenție datele complete și veridice cu privire la activitatea de inspecție tehnică periodică;
h) să admită la completarea raportului de inspecție tehnică periodică alte persoane decât expertul de inspecție tehnică atestat care dispune de ștampilă pentru aplicare pe raport;
i) să acumuleze și să păstreze în arhivă timp de 3 ani dosarele privind vehiculele rutiere inspectate, care vor

Se acceptă parțial

Prevederile propuse se regăsesc deja în art.133 al CTR nr.150/2014. La pct.9 a fost stabilită prevederea cu trimitere la CTR.Nr.150/2014.

		include documentele minime necesare stabilite în metodologia de prestare a serviciilor de inspecție tehnică periodică; j) să înștiințeze Agenția, în cel mult 10 zile, despre modificările datelor indicate în documentele anexate la cererea pentru eliberarea autorizației și ale condițiilor care au stat la baza eliberării acesteia",	
	10.	Pct.15. se propune excluderea: <i>"deoarece toate modificările constructive, dotările și echipamentele instalate pe vehicul trebuie să fie indicate în certificatul de înmatriculare conform prevederilor art.38 al Legii 131/2007 privind siguranța traficului rutier și pct. 38 al anexei nr.2 al HG 1047/1999. “.</i>	Prevederea dată nu se regăsește în prezentul Regulament
Agenția Servicii Publice (scrisoarea Nr.01/568 din 29.08.2024)	1.	Comunicăm lipsa de obiecții.	Se acceptă
Ministerul Afacerilor Interne (scrisoarea Nr.38/3483 din 02.09.2024)	1.	La proiectul hotărârii: Dat fiind faptul că conform regulilor de tehnică legislativă și art.44 alin.(1) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, în clauza de emitere nu se indică dispoziții care se referă la competența generală a autorității publice de a adopta acte normative în domeniul său de competență, se recomandă de a fi exclus, din clauza de emitere, textul „art. 6 litera h) din Legea nr.136/2017 cu privire la Guvern (Monitorul	Se acceptă Proiectul hotărârii a fost modificat.

	Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr.252, art. 412), cu modificările ulterioare,” , întrucât acesta este inutil.	
2.	La punctul 2, se sugerează de a fi exclus textul „gestionarea,”, deoarece Agenția Națională Transport Auto gestionează doar Sistemul informațional „Autotest”, dar nu și stațiile de inspecție tehnică periodică care sunt întreprinderi private.	Se acceptă Pct.2 a fost exclus conform propunerilor Grupului de Lucru al activității de întreprinzător.
3.	La proiectul Regulamentului: La punctul 2: 1) în primul enunț, având în vedere noțiunea de „vehicule rutiere” de la art.5 din Codul transporturilor rutiere nr.150/2014, se recomandă substituirea cuvântului „vehicule” cu sintagma „vehicule rutiere”; 2) se propune completarea cu o nouă literă cu următorul cuprins: „i) vehiculele din dotarea Inspectoratului General al Poliției, Inspectoratului General de Carabinieri, Inspectoratului General pentru Situații de Urgență, Inspectoratului General al Poliției de Frontieră și Inspectoratului General pentru Migrație și subdiviziunile subordonate acestora.”, întrucât potrivit redacției actuale a prevederilor pct.3 lit.h) în coroborare cu pct.15, din proiect, nu este clar tipul vehiculelor care vor fi supuse inspecției tehnice periodice, și anume acestea se referă la vehiculele din dotarea subdiviziunilor Ministerului Afacerilor Interne, menționate supra, fără scheme coloro-grafice, marcaje de identificare și inscripții informaționale sau la vehiculele speciale cu regim prioritar de circulație (<i>a se vedea Regulamentul privind cerințele generale de echipare a vehiculelor cu regim prioritar de circulație și a vehiculelor speciale, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.500/2018</i>). Mai mult decât atât, prin prisma rigorilor Regulamentului de interacțiune între Serviciul național unic pentru apelurile de urgență 112 și serviciile specializate de urgență, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.647/2018, se atestă faptul că vehiculele subdiviziunilor Ministerului Afacerilor Interne, conform pct.2 lit.h) și pct.3 lit.a) din proiect, ar putea fi catalogate	Se acceptă Proiectul a fost modificat.

		ca vehicule a „serviciilor de urgență” și, respectiv, ca „vehicule utilizate în situații de urgență”. Concomitent, se remarcă faptul că Ministerul Afacerilor Interne nu dispune de capacitate financiară, logistică și de personal calificat necesare pentru a asigura crearea și funcționarea stațiilor proprii pentru efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor din dotare. Respectiv, se consideră oportun ca ambele tipuri de vehicule din dotarea subdiviziunilor Ministerului Afacerilor Interne, cu sau fără semnale luminoase, sonore speciale și scheme coloro-grafice, să cadă sub incidența prevederilor pct.2 și, astfel, să fie supuse inspecției tehnice periodice după mecanismul descris în proiectul Regulamentului. În acest sens, se consideră necesar excluderea prevederilor cu referire la vehiculele specializate care aparțin Inspectoratului General pentru Situații de Urgență, prevăzute la pct.3 lit.b) din proiect.	
	4.	La punctul 4, se atrage atenția asupra faptului că semnificația noțiunilor „vehicul”, „autovehicul” și „vehicul special (vehicul cu destinație specială)” din proiect, diferă de semnificația acelorași noțiuni din Directiva nr.2014/45/UE a Parlamentului European și Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora (art.3 pct.1 și 2), din Codul transporturilor rutiere nr.150/2014 (art.5), din Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier (art.2), din Regulamentul circulației rutiere (pct.7), aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.357/2009 și din Regulamentul privind cerințele generale de echipare a vehiculelor cu regim prioritar de circulație și a vehiculelor speciale (pct.7), aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.500/2018. Astfel, dat fiind faptul că potrivit art.3 alin.(4) și art.54 alin.(4) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, proiectul actului normativ trebuie corelat cu prevederile actelor normative de nivel superior sau de același nivel cu care se află în conexiune și nu poate depăși limitele competenței instituite prin actul de nivel	Se acceptă Noțiunile au fost excluse din regulament conform propunerilor Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător.

		superior, în temeiul căruia este întocmit, și nici nu poate contraveni scopului, principiilor și dispozițiilor acestuia, se propune de a fi excluse aceste noțiuni, deoarece sunt deja reglementate în actele normative menționate supra. Totodată, se propune de a fi revizuită expunerea noțiunii de „vehicul reutilat” prin prisma definiției de „reutilare” prevăzută la art.5 alin.(1) din Codul transporturilor rutiere nr.150/2014.	
Agencia de Guvernare Electronică (scrisoarea Nr.3007-171 din 29.08.2024)	1.	În pct.2 din proiectul de hotărâre, textul „ , <i>precum și gestiunea Subsistemul informațional „Autotest”</i> propunem de exclus, în scopul evitării dublării normelor juridice, ținând cont de faptul că atribuțiile Agenției Naționale Transport Auto în calitate de posesor și deținător al Subsistemului informațional „Autotest” sunt deja reglementate în Regulamentul resursei informaționale formate de Subsistemul informațional „Autotest”, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.20/2024.	Se acceptă Pct.2 din proiectul de hotărâre a fost exclus conform propunerilor Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător.
	2.	La proiectul Regulamentului cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere: Pct.14 considerăm necesar de revizuit esențial în scopul corelării cu prevederile Regulamentului resursei informaționale formate de Subsistemul informațional „Autotest” (în continuare, abreviat – <i>RI SI „Autotest”</i>), aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.20/2024, și punerii în aplicare, în special a cerințelor acestuia: de la <i>pct.3 sbp.5</i>), care stabilește obligativitatea furnizorilor de date (în speță ASP, Serviciul MPay și Banca Națională a Moldovei) de a prezenta registratorului de date (stațiilor de inspecție tehnică periodică), prin intermediul platformei de interoperabilitate (MConnect), datele necesare pentru efectuarea inspecției tehnice periodice; de la <i>pct.43</i>, care stipulează că, pentru preluarea de date, RI SI „Autotest” interacționează prin intermediul platformei de interoperabilitate (MConnect) cu alte resurse informaționale de stat pentru schimbul de informații necesare în activitatea resursei informaționale;	Se acceptă Proiectul a fost modificat.

de la pct.45, care stabilește că în RI SI „Autotest” se înregistrează următoarele obiecte informaționale:

- 1) datele de identificare a unității de transport;
- 2) datele de identificare a proprietarului;
- 3) datele privind achitarea taxelor pentru folosirea drumurilor;
- 4) datele privind starea tehnică a unității de transport;
- 5) datele privind documentele confirmative eliberate.

Astfel, considerăm necesar de exclus din proiect, în general, obligativitatea pentru proprietarul unității de transport sau, după caz, conducătorul auto de a prezenta în cadrul inspecției tehnice periodice acte pe suport de hârtie sau electronic, în condițiile în care datele din acestea necesare pentru efectuarea inspecției ar trebui să fie accesate de către stațiile de testare tehnică nemijlocit din RI SI „Autotest”, fiind disponibile de a fi consumate în regim automatizat prin intermediul platformei de interoperabilitate (MConnect), instituită de Guvern prin Hotărârea Guvernului nr.211/2019.

În această ordine de idei, propunem autorului de divizat **pct.14** din proiectul de Regulament în trei puncte noi, care vor deveni pct.14 – 16 și vor avea următorul cuprins:

„**14.** Pentru efectuarea inspecției tehnice periodice proprietarul vehiculului sau, după caz, conducătorul auto se prezintă la stație de inspecție tehnică periodică, autorizată de către Agenție, identificându-se prin buletinul de identitate sau, după caz, permis de conducere, pe suport de hârtie sau în format electronic.

15. La inițierea inspecției tehnice periodice, expertul pentru activitatea de inspecție tehnică verifică prin intermediul resursei informaționale formate de Subsistemul informațional „Autotest”, instituită prin Hotărârea Guvernului nr.20/2024;

- 1)** datele de identificare a vehiculului;
- 2)** datele de identificare a proprietarului vehiculului sau, după caz, a conducătorului auto;

		3) datele privind achitarea taxei pentru folosirea drumurilor pentru anul curent; 4) asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru pagube produse de vehicule (în continuare – asigurare obligatorie RCA). 16. Pentru preluarea datelor respective, resursa informațională formată de Subsistemul informațional „Autotest” interacționează prin intermediul platformei de interoperabilitate (MConnect) cu Registrul de stat al vehiculelor, Registrul de stat al populației și Registrul de stat al conducătorilor de vehicule, deținute de Agenția Servicii Publice, cu Serviciul guvernamental de plăți electronice (MPay), deținut de Agenția de Guvernare Electronică, Sistemul informațional automatizat de stat în domeniul asigurărilor obligatorii RCA, deținut de Banca Națională a Moldovei.	
	3.	Considerăm că se impune ca, la definitivarea proiectului, autorul să formuleze, în un punct separat, eventual, după noul pct.16, și o soluție juridică clară în ceea ce privește modalitatea de achitare a taxei pentru inspecția tehnică periodică și dovada achitării taxei. Observăm că singura prevedere în acest sens este doar cea de la pct.14 sbp.4) din proiectul de Regulament. De asemenea, în Sinteza recomandărilor la proiect, figurează și propunerea Uniunii Transportatorilor și Drumarilor din Republica Moldova (scrisoarea Nr. 701L din 29.07.2024), de achitare a taxelor pentru inspecție până la efectuarea procedurilor. În acest context, considerăm că această propunere necesită a fi examinată suplimentar, în primul rând, prin prisma concentrării pe beneficiarul serviciilor de inspecție pentru a fi asigurată calitatea serviciilor respective.	Se acceptă Proiectul a fost modificat.
	4.	Totodată, <u>pornind de la motivele sus-invocate</u>: După pct.44, propunem completarea proiectului de Regulament cu un punct nou, care va deveni pct.45 și va avea următorul cuprins: „45. La inițierea inspecției tehnice periodice CEMT, expertul pentru activitatea de inspecție tehnică verifică prin intermediul resursei informaționale formate de	Se acceptă pct.53 al proiectul a fost modificat.

	Subsistemul informațional „Autotest”, datele de inspecție tehnică periodică valabilă și datele de identificare a vehiculului.”.	
5.	În pct.45 , după cuvântul „ <i>prezintă</i> ”, propunem de completat cu cuvântul „ <i>suplimentar</i> ”, iar sbp.1) și 2) de exclus.	Se acceptă Proiectul a fost modificat.
6.	Pct.52 de reconsiderat și de expus în următoarea redacție: „ 52. La inițierea inspecției tehnice periodice Interbus, expertul pentru activitatea de inspecție tehnică verifică prin intermediul resursei informaționale formate de Subsistemul informațional „Autotest”, datele de inspecție tehnică periodică valabilă și datele de identificare a vehiculului.”.	Se acceptă Proiectul a fost modificat.
7.	Pct.60 de reconsiderat și de expus în următoarea redacție: „ 60. La inițierea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere privind clasificarea autobuzelor/autocarelor pe categorii de confort, expertul pentru activitatea de inspecție tehnică verifică prin intermediul resursei informaționale formate de Subsistemul informațional „Autotest”, datele de inspecție tehnică periodică valabilă și datele de identificare a vehiculului.”	Se acceptă Proiectul a fost modificat.
8.	Subsecvent obiecțiilor expuse supra, considerăm necesar de completat proiectul de hotărâre cu un punct nou, care va deveni pct.4 și va prevedea introducerea modificărilor de rigoare în Hotărârea Guvernului nr.20/2024 cu privire la aprobarea Regulamentului resursei informaționale formate de Subsistemul informațional „Autotest”, și anume: „ 4. În pct.3 din Regulamentul resursei informaționale formate de Subsistemul informațional „Autotest”, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.20/2024 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova m 2024, nr.58-60, art.100): 4.1. la subpunctul 5), textul „(informații privind unitatea de transport)” se exclude;	Se acceptă Proiectul de hotărâre a fost modificat.

		4.2. la subpunctul 7), cuvintele „Comisia Națională a Pieței Financiare” se substituie cu cuvintele „Banca Națională a Moldovei”. Precizăm că aceste modificări au drept scop aducerea Regulamentului resursei informaționale formate de Subsistemul informațional „Autotest”, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.20/2024, în concordanță cu prevederile noului Regulament cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere și, respectiv, cu dispozițiile art.1 alin.(8) din Legea nr.106/2022 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru pagube produse de vehicule, care prevede că BNM asigură implementarea, funcționarea, dezvoltarea și administrarea Sistemului informațional automatizat de stat în domeniul asigurărilor obligatorii RCA.	
Ministerul Sănătății (scrisoarea Nr.09/3411 din 04.09.2024)	1.	În anexa 2 - Criterii de evaluare a deficiențelor vehiculelor la efectuarea inspecției tehnice periodice, elementul 7.5 se va expune în următoarea versiune: „7.5. Trusa de prim ajutor medical”. Conform pct. 2 din Hotărârea Guvernului nr. 1306/2008 cu privire la stabilirea conținutului minim al truselor de prim ajutor medical din dotarea autovehiculelor, dotarea autovehiculelor cu truse de prim ajutor medical este <u>obligatorie</u>.	Se acceptă Proiectul a fost modificat.
Comisia Națională a Pieței Financiare (scrisoarea Nr.04-4/2867 din 04.09.2024)	1.	Se propune pct. 14, alin. 5) din Regulamentul cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor (Anexă la hotărâre) (Regulament), a expune în următoarea redacție: „ 5) <i>dovada deținerii asigurării obligatorii de răspundere civilă auto pentru pagube produse de vehicule valabilă la data efectuării inspecției tehnice.</i>”	Se acceptă parțial Proiectul a fost modificat conform avizului BNM nr.31-002/92/4322 din 29.08.2024 și Biroului Național al Asiguratorilor de Vehicule nr.02-1904/24 din 29.07.2024.
	2.	La pct. 16, după sintagma „se efectuează” a exclude cuvântul „pe”.	Se acceptă Proiectul a fost modificat.
	3.	În anexa nr. 1 la Regulament, capitolul IV ”Datele despre plăți și asigurări” ultima coloniță, în denumire a introduce noțiunea de „Societate de asigurare”. Cu referire la denumirea „agentul	Se acceptă parțial Proiectul a fost modificat conform avizului BNM nr.31-002/92/4322 din 29.08.2024

		<i>financiar” se recomandă a substitui această noțiune cu o alta, care ar corespunde cadrului normativ.</i>	
Ministerul Mediului <i>(scrisoarea Nr.13-05/2521 din 05.09.2024)</i>	1.	La punctul 8.2.2.1, lit. b) din anexa nr. 2 la Regulament, textul: <i>„b) Pierderi de gaze care pot afecta măsurătorile emisiilor.”</i> este necesar a fi expus în următoare redacție: <i>„b) Scurgeri de gaze care pot afecta măsurătorile emisiilor.”</i> .	Se acceptă Proiectul a fost modificat.
	2.	La punctul 8.2.1.2 și 8.2.2.2 din anexa nr. 2 la Regulament, este necesar de ajustat textul: <i>„statele membre pot autoriza utilizarea OBD”</i> la condițiile Republicii Moldova, țară cu statutul de candidat la aderarea la Uniunea Europeană. Situație similară și la punctul 8.2.2.2, alin. (5) de la „Procedura de încercare”.	Se acceptă Proiectul a fost modificat.
	3.	Totodată, ține de menționat că pentru punerea în aplicare deplină a Regulamentului respectiv, în special a punctelor 8.2.1. <i>„Emisii produse de motoarele cu aprindere prin scânteie”</i> și 8.2.2. <i>„Emisii produse de motoarele cu aprindere prin compresie”</i> din anexa nr. 2, și aplicarea principiului „poluatorul plătește”, în cazul mijloacelor de transport, în conformitate cu alin. (3) art. 34 din Legea nr. 98/2022 privind calitatea aerului atmosferic, urmează a fi îndeplinite și transpuse în legislația națională condițiile de la trimiterile (7) și (8) din Anexa I, din Directiva 2014/45/UE privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora: <i>„(7) Omologare de tip în conformitate cu Directiva 70/220/CEE, Regulamentul (CE) nr. 715/2007 anexa I tabelul 1 (Euro 5), Directiva 88/77/CEE și Directiva 2005/55/CE. (8) Omologare de tip în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 anexa I tabelul 2 (Euro 6) și Regulamentul (CE) nr. 595/2009 (Euro VI).”</i> Aceste reglementări reies inclusiv din necesitatea punerii în aplicare a art. 11 lit. b) din Legea nr. 98/2022, prin care Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) are următoarea atribuție: <i>„b) elaborează reglementări normative privind emisiile provenite de la vehiculele rutiere (Euro 5 și Euro 6) și</i>	S-a luat act Condițiile de la trimiterile (7) și (8) cu referire la Omologarea de tip din Anexa I, din Directiva 2014/45/UE privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora au fost integrate în proiect. Proiectul va intra în vigoare în anul 2026, astfel în această perioadă de tranziție vor fi transpuse Regulamentele prenotate.

		stabilește condițiile tehnice pentru mijloacele de transport în vederea reducerii impactului emisiilor asupra calității aerului atmosferic”. La fel ca și atribuții specifice punerii în aplicare a: Regulamentului (CE) nr. 715/2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenite de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele comerciale, și Regulamentului (CE) nr. 595/2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor. Consecvent, subliniem faptul că doar ulterior elaborării și aprobării de către MIDR a reglementărilor prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și Regulamentul (CE) nr. 595/2009 ce țin de normele Euro și condițiile tehnice pentru mijloacele de transport în vederea reducerii impactului emisiilor asupra calității aerului atmosferic, va putea fi pus în aplicare principiul „poluatorul plătește” în cazul mijloacelor de transport, conform alin. (3) art. 34 din Legea nr. 98/2022, care prevede că pentru mijloacele de transport se va aplica taxa de poluare în funcție de emisiile generate, în conformitate cu Legea nr. 1540/1998 privind plata pentru poluarea mediului (actualmente în revizuire), și sancțiunile stabilite la art. 153 din Codul Contravențional nr. 218/2008 care prevede: „Exploatarea vehiculelor terestre, a navelor și aeronavelor care depășesc normativele admise de emisie a poluanților și de emiterie a zgomotului în timpul funcționării se sancționează cu amendă de la 6 la 12 unități convenționale	
Ministerul Culturii (scrisoarea Nr.08/5-09/2790 din 09.09.2024)	1.	În Anexa 1 la Regulamentul cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere „Certificatul de inspecție tehnică al vehiculului” de ajustat în strictă concordanță cu <i>Tabelul de concordanță a proiectului în care se expune Conținutul minim al Certificatului de inspecție tehnică UE, eliberat în urma</i>	Se acceptă Proiectul a fost ajustat

	<i>inspecții tehnice care urmează să cuprindă elementele, precedate de codurile armonizate corespunzătoare ale Uniunii Europene reglementate prin 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, nr. CELEX: 02014L0045, modificată la data de 20 mai 2023.</i>	
2.	În Anexa 3 al Regulamentului la Criteriile de clasificare a autobuzelor/autocarelor se stabilește spațiul dintre scaune de 650 (mm) pentru (categoria II de confort) și 680 (mm) (categoria I de confort). În Nota de fundamentare a proiectului, autorul nu expune despre necesitatea stabilirii obligatorii ale acestor distanțe. De asemenea nu se explică asupra impactului economic pentru operatorii de transport rutier și impactului social pentru locuitorii Republicii Moldova care se folosesc de unitățile de transport antrenate la rutele regulate și care mai corespund cerințelor tehnice dar spațiul dintre scaune este de până la 650 (mm). Nu se expune cum poate fi mărită această distanță dintre scaune în cazul în care unitatea de transport a fost importă cu o anumită distanță stabilită de uzina producătoare, iar caracteristicile tehnice nu permit lungirea caroseriei. Majorarea distanței cu 2-3 cm dintre scaune la unitățile de transport care corespund cerințelor tehnice și sunt antrenate la rutele regulate va, avea un beneficiu minim pentru cetățeni, comparativ cu consecințele acestor modificări care va duce la excluderea unităților de transport de la rutele regulate pentru imposibilitatea ajustării acestui spațiu, iar cetățenii inclusiv cei din domeniul culturii care în mare parte se folosesc de transportul public vor avea de suferit. Promovarea acestor modificări vor fi și în detrimentul colectivelor instituțiilor publice de cultură, artă, tineret și sport din localitățile republicii, asigurând transportarea acestora la participarea în cadrul concursurilor, manifestărilor	Se acceptă Anexa a fost exclusă din regulament.

		culturale și sportive, concertelor, etc. desfășurate în țară și peste hotare prin încheierea contractelor de prestări servicii cu operatorii de transport rutier din localitățile teritoriale. Din aceste considerente, la Criteriile de clasificare a autobuzelor după categorii care au numărul de locuri stabilit de uzina producătoare în certificatul de înmatriculare, iar lungimea caroseriei nu permite mărirea spațiului stabilit de autorul proiectului, propunem următoarele modificări : - spațiul dintre scaune de 650 (mm) pentru (categoria II de confort) de modificat: „de la 60 (cm) până la 65 (cm)”; - spațiul dintre scaune de 680 (mm) pentru (categoria I de confort) de modificat: „de la 65 (cm) până la 68 (cm)”; Reieșind din cele expuse comunicăm despre susținerea proiectului, cu condiția includerii modificărilor enunțate.	
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (scrisoarea Nr.03-2851 din 12.09.2024)	1.	La proiectul hotărârii Guvernului (partea dispozitivă): - la pct.2 este prevăzută pentru Agenția Națională Transport Auto (ANTA) atribuția „<i>de gestionare a stațiilor de inspecție periodică</i>”, or stațiile de inspecție periodică sunt agenți economici înregistrați în Republica Moldova conform legislației, astfel cum prevede art. 130 din Codul transporturilor rutiere, aprobat prin Legea nr.150/2014. Astfel, pentru a evita interpretările echivoce, considerăm necesar revizuirea sau elucidarea modului de realizare a atribuției de gestionare a stațiilor de inspecție periodică de către ANTA.	Se acceptă Pct.2 din proiectul de hotărâre a fost exclus conform propunerilor Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător.
	2.	La proiectul Regulamentului: - La pct.17 litera j), propunem revizuirea prevederii „alte echipamente” prin specificarea concretă a acestora, deoarece norma propusă poartă un caracter abuziv, lăsând loc de interpretare pentru acțiunile și deciziile experților tehnici în procesul inspecțiilor respective.	Nu se acceptă Lista altor echipamente care sunt supuse verificărilor este prevăzută în pct.7 al Anexei nr. I al Directivei 2014/45/UE și ea a fost transpusă în proiectul Regulamentului. Astfel, această noțiune nu va fi interpretată

			discreționar, deoarece anexa conține elementele care se verifică.
	3.	- La pct. 35 , remarcă de ordin tehnic, cuvintele „ <i>trebuie să fie corespundă</i> ” urmează a fi substituit cu cuvintele „ <i>trebuie să corespundă</i> ”.	Se acceptă Proiectul a fost modificat.
Ministerul Finanțelor (scrisoarea Nr.07/5-03/379/1364 din 09.09.2024)	1.	Potrivit pct.2 din proiectul hotărârii prezentat spre examinare se menționează că, Agenției Naționale Transport Auto i se atribuie funcțiile de autorizare, gestionare, monitorizare și control a stațiilor de inspecție tehnică periodică, precum și gestiunea Subsistemului informațional „Autotest”. Totodată, nu este clar dacă prevederile expuse în pct.2 necesită mijloace financiare din bugetul de stat	Se acceptă Pct.2 din proiectul de hotărâre a fost exclus conform propunerilor Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător.
	2.	În acest sens, reieșind din prevederile Anexei nr.1 la Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, în compartimentul 4.2 din Nota de fundamentare urmează a fi descris impactul financiar al cheltuielilor privind mentenanța și dezvoltarea Subsistemului informațional „Autotest”, argumentarea costurilor estimative, precum și indicarea sursei de finanțare a cheltuielilor respective.	S-a luat act Nota de Fundamentare a fost revăzută.
Ministerul Muncii și Protecției Sociale (scrisoarea Nr.11/4607 din 06.09.2024)	1.	Potrivit notei de fundamentare, 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. În acest sens, se constată că restricțiile asupra exercițiului unor drepturi sunt expres prevăzute în Constituția Republicii Moldova și nu pot fi extinse. Orice restricție înainte de a fi instituită, trebuie raportată la prevederile art. 54 din Legea Supremă, care prevede că restrângerea trebuie să fie	Nu se acceptă În urma modificărilor operate la Codului transporturilor rutiere nr.150/2014, art.145 alin.(1) prin Legea nr.423 din 22.12.2023 pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației în domeniul transporturilor rutiere) care prevăd că: (1) <i>Tarifele pentru serviciile de transport rutier de mărfuri, pentru serviciile regulate de transport rutier de persoane în trafic internațional, pentru serviciile speciale și ocazionale de transport rutier de persoane, precum și tarifele pentru serviciile prestate de întreprinderile ce desfășoară activități conexe transportului</i>

proporțională cu situația care a determinat-o și nu poate atinge existența dreptului sau a libertății (HCC nr. 20/2001). Astfel, măsurile sociale stabilite anterior nu pot fi anulate/abrogate fără a fi substituite prin măsuri echivalente. Reieșind din cele expuse, se propune scutirea de plată a serviciilor pentru testarea tehnică periodică a vehiculelor pentru veteranii de război și participanții la lichidarea consecințelor avariei de la Cernobîl.

rutier, cu excepția activității de autogară, se stabilesc liber, în baza cererii și a ofertei.

Considerăm că impunerea de către Ministerul Infrastructuri și Dezvoltării Regionale a unei scutiri obligatorii de plată pentru veterani, participanți la război, la lichidarea urmărilor avariei de la Cernobîl și persoanele cu dizabilități severe, întrucât serviciile/produsele menționate sunt prestate/comercializate de persoane juridice de drept privat, ar reprezenta o ingerință nejustificată în activitatea agenților economici.

Pentru a fi compatibilă obiecția cu norma constituțională statuată la art.54 alin.(4), *Restrângerea trebuie să fie proporțională cu situația care a determinat-o și nu poate atinge existența dreptului sau a libertății*, menționăm că art.6 al Legii nr.845 din 03.01.1992 cu privire la antreprenariat și întreprinderi, prevede expres că “*Întreprinderea, în conformitate cu legislația în vigoare, are dreptul: să stabilească prețurile și tarifele la producția fabricată (lucrările și serviciile prestate)*”.

Desigur, stabilirea unor măsuri sociale în favoarea categoriei menționate de persoane este binevenită și necesară. Totuși, având în vedere liberalizarea tarifelor pentru inspecții tehnice, stabilite prin Legea nr.423 din 22.12.2023, considerăm că o

		soluție mai eficientă ar fi implementarea unor noi măsuri de stimulare a agenților economici, fie prin facilități fiscale, fie prin alte norme de sprijin. În acest sens, ar fi oportună adoptarea unui nou act normativ care să reglementeze aceste măsuri de stimulare.
2.	La pct. 17 lit. j) se propune de a fi specificat care anume alte echipamente urmează a fi supuse inspecției tehnice, pentru a se evita și preveni eventualele abuzuri sau tentative de corupție;	Nu se acceptă Lista altor echipamente care sunt supuse verificărilor este prevăzută în Anexa proiectul Regulamentului. Astfel, această noțiune nu va fi interpretată discreționar, deoarece anexa conține elementele care se verifică.
3.	Se recomandă revizuirea pct. 26 prin prisma pct. 25 privind categoriile de deficiențe identificate urmare a inspecției autovehiculelor, or termenii de ”deficiențe mai grave” și ”imediat superioare de gravitate” nu se regăsesc în pct. 25, ceea ce provoacă confuzii și neclarități.	Nu se acceptă Conform prevederilor Regulamentului avem 3 categorii de deficiente: minore, majore și grave. În urma fiecărei verificări tehnice, vehiculele trec de inspecție doar dacă au defecte mici (categoria - deficiențe minore). Dacă la inspecția tehnică sunt găsite defecte majore sau defecte periculoase, vehiculele nu trec inspecția și conducătorii auto sunt nevoiți să le repare în cel mult 30 de zile. Ce ține de calificarea deficiențelor: Dacă un vehicul are mai multe deficiențe care se încadrează în categorii diferite (minore, majore sau grave), acesta va fi încadrat în categoria celei mai grave deficiențe”.

1.

În Anexa nr.3, la proiectul Regulamentului cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere sunt specificate CRITERII de clasificare a autobuzelor/autocarelor conform categoriei de confort.

Pe lângă alte elementele supuse verificării în cadrul procesului de inspecție tehnică și elementelor prevăzute în secțiunea 9 al anexei nr.1 al prezentului regulament (inspecții suplimentare pentru vehiculele din categoriile M 2 și M 3 pentru transportul pasagerilor), se propune pentru a fi încadrate în categoria de confort vehiculele trebuie să corespundă următoarelor criterii:

Categoria II Spațiu dintre scaune (mm) 650

Înălțimea minima a spătarului (mm) 500

Categoria I Spațiu dintre scaune (mm) 680

Înălțimea minima a spătarului (mm) 520

Prin Ordinul nr. 355/2019 al MEI *cu privire la aprobarea condițiilor minime de clasificare pe categorii de confort a autobuzelor/autocarelor în vederea includerii acestora în programele de transport rutier raionale și interraionale* (Monitorul Oficial nr.400-406/2153 din 31.12.2019) a aprobat Instrucțiunea privind clasificarea autobuzelor/autocarelor pe categorii de confort fiind stabilit pentru Categoria II Spațiu dintre scaune - 60 cm și pentru Categoria I Spațiu dintre scaune – 65 cm. Înălțimea minimă a spătarului fiind de 50 cm și respectiv de 52 cm.

Ulterior MIDR prin Ordinul nr. 17 din 16.02.2022 a menținut cerințele de: pentru Categoria II Spațiu dintre scaune - 60 cm și pentru Categoria I Spațiu dintre scaune – 65 cm. Înălțimea minimă a spătarului fiind de 50 cm și respectiv de 52 cm.

Cerințele actual existente și cerințele din proiect diferă la criteriul – Spațiu dintre scaune, pentru categoria II de la 60 cm la 65 cm, iar pentru categoria I- de la 65 la 68 cm.

În toți acești ani operatorii de transport au investit în mijloacele de transport și le-au adus în corespundere cu normele existente (60 cm).

Se acceptă

Anexa a fost exclusă din proiect.

	Modificarea bruscă de la 60 cm la 65 cm fără consecințe enorme negative este imposibilă. Majoritatea unităților de transport au 6 rânduri de scaune. Majorarea spațiului cu 5cm pentru fiecare rând ar presupune încă 30 cm din lungimea unității de transport. Pentru unele unități de transport acest lucru ar fi posibil doar prin schimbarea tipului de scaune (care va avea spătarul mai subțire), iar pentru alte unități de transport acest lucru nu va fi posibil în genere, unica soluție fiind excluderea unui rând de scaune și respectiv micșorarea capacității de îmbarcare. În situația când cea mai simplă soluție, dacă ar fi posibilă- schimbarea tipului de scaune presupune o investiție de aproximativ 3 mii euro per unitate de transport, iar soluția privind crearea unui spațiu suplimentar sau modificarea capacității de îmbarcare presupune unele lucrări de reutilare (în lipsa mecanismului de reutilare), impactul economic asupra ramurii a acestei prevederi 3 este enormă. Majoritatea unităților de transport nu vor putea fi ”ajustate” și vor trebui excluse din circuit. La acest compartiment propunem următoarele modificări: Categoria II Spațiu dintre scaune (mm) 600 Categoria I Spațiu dintre scaune (mm) 650. Respectiv este necesar de menținut și distanța dintre scaune de 60 cm (600 mm), așa cum autorul proiectului menține și înălțimea minima a spătarului de 50 cm (500 mm).	
2.	În tot textul proiectului, inclusiv la pct. 17 este menționat că inspecția tehnică periodică vizează identificarea vehiculului. Procedura identificării vehiculului de multe ori a fost utilizată abuziv de către ASP, Poliție etc. Abuzurile constau în includerea nr. motorului ca element de identificare a vehiculului. Pe de o parte conform anexei 1 al Directivei 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 03 aprilie 2014 se stabilește „identificarea vehiculului se efectuează prin verificarea plăcuțelor de înmatriculare și	Se acceptă Proiectul a fost modificat.

a numărului de șasiu sau numărului de serie al vehiculului”. Pe de altă parte, din Certificatul de inspecție tehnică a vehiculului (Anexa 1 la proiect) de exclus pct. 6 „Nr. motorului” din motiv că contravine prevederilor pct. II. 5 al anexei Directivei 1999/37/CE care reglementează că „în certificatul de înmatriculare se înscriu următoarele date referitoare la motorul vehiculului: P.1 capacitatea cilindrică; P.2 puterea netă maximă (în kW) (dacă este disponibil); P.3 tipul de combustibil sau sursa de putere”.

Din aceste considerente, la compartimentul II „Definiții” în pct. 4 propunem de inclus noțiunea care să reglementeze clar procedura de identificare a vehiculului de către inspector în următoarea redacție: „identificarea vehiculului” - se efectuează prin verificarea plăcuțelor de înmatriculare și a numărului de șasiu sau numărului de serie al vehiculului.

Tot aici precizăm că autorul proiectului în TABELUL DE CONCORDANȚĂ de transpunere a legislației - Tabelul Anexei I la ANEXA II include CONȚINUTUL MINIM AL UNUI CERTIFICAT DE INSPECȚIE TEHNICĂ, astfel, Certificatul de inspecție tehnică eliberat în urma unei inspecții tehnice cuprinde cel puțin următoarele elemente, precedate de codurile armonizate corespunzătoare ale Uniunii:

1. Numărul de identificare al vehiculului (numărul VIN sau numărul de șasiu);
2. Numărul de înmatriculare al vehiculului și simbolul statului de înmatriculare;
3. Locul și data inspecției;
4. Indicația odometrului la data efectuării inspecției, dacă este disponibil;
5. Categoria vehiculului, dacă este disponibilă;
6. Deficiențele identificate și nivelul de gravitate al acestora;
7. Rezultatul inspecției tehnice;
8. Data următoarei inspecții tehnice sau data expirării certificatului în vigoare, în cazul în care aceste informații nu sunt furnizate prin alte mijloace;

	9. Denumirea organismului sau centrului de inspecție și semnătura sau identificarea inspectorului responsabil de inspecție; 10. Alte informații. În proiectul autorului în Certificatul de inspecție tehnică a vehiculului apare pct. 6 „Nr. motorului” ceea ce contravine celor sus menționate, ori în caz contrar suntem în dilema de simulare a transpunerii legislației naționale la standardele UE.	
3.	Potrivit pct. 55. din Proiect, inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere privind clasificarea autobuzelor/autocarelor pe categorii de confort este efectuată pentru vehiculele destinate transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate, regulate speciale și ocazionale, conform prevederilor art.63 alin.(1) al Codului transporturilor rutiere nr.150/2014. Pct. 56 – clasificarea pe categorii de confort a autobuzelor/autocarelor se efectuează de către expertul stației de inspecție tehnică a vehiculelor rutiere, autorizate pentru genul de activitate prevăzut în art.129 alin.(1) lit. g) al Codului transporturilor rutiere nr.150/2014, pentru toate autobuzele/autocarele înmatriculate în Republica Moldova, deținute de către operatorii de transport rutier de persoane prin servicii regulate, regulate speciale și ocazionale, în conformitate cu prezentul Regulament. La pct. 70, autorul proiectului susține că Colaboratorii Agenției sunt în drept să retragă certificatul de clasificare a categoriei de confort a autobuzului/autocarului, cu respectarea prevederilor Legii nr.235/2006 cu privire 5 la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător, dacă se constată că nu mai sunt îndeplinite condițiile de clasificare. Ținând cont că clasificarea categoriei de confort este o procedură care face parte din inspecția tehnică și se efectuează doar la stația tehnică care se efectuează doar de către un expert autorizat pentru activitatea de inspecție tehnică – denotă faptul că colaboratorii Agenției nu au dreptul legal să retragă Certificatul de clasificare a categoriei de confort, în	Se acceptă Prevederea a fost exclusă.

		situația când nu dețin statutul de expert autorizat. Prevederile Legii nr.235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător este o normă imperativă de drept material și nu reglementează un asemenea drept colaboratorilor Agenției. Dat fiind faptul că inspecția tehnică conform art. 125 alin. (5) lit. a) din Codul transporturilor rutiere, pentru vehiculele rutiere utilizate la transportul rutier de persoane se efectuează o dată la 6 luni, uzura de la o inspecție la alta nu este atât de rapidă și gravă încât să mai fie necesară această inspecție suplimentară și de către colaboratorii Agenției. Or, pe de o parte aceasta va fi o dublare de funcții, pe de altă parte se va acționa contrar prevederilor Codului transporturilor rutiere și Legii nr.235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător . Ținând cont de faptul că actul eliberat de stația de inspecție tehnică privind categoria de confort și actul privind inspecția tehnică a autovehiculului au același statut și procedură, toate cerințele în legătură cu aceste acte trebuie să fie identice. În contextul celor expuse, propunem excluderea pct. 70 din proiect.	
Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător (scrisoarea Nr.38-78-10066 din 09.09.2024)	1.	Proiectul, conform p.2, prevede că Agenției Naționale Transport Auto i se atribuie funcțiile de autorizare, gestionare, monitorizare și control a stațiilor de inspecție tehnică periodică, precum și gestiunea Subsistemul informațional „Autotest”. Prevederile respective ridică semne de întrebare și necesită a fi reformulate, fiind excluse prevederile referitor la atribuirea ANTA a funcțiilor de autorizare, gestionare, monitorizare și control a stațiilor de inspecție tehnică periodică, deoarece astfel de atribuții pot fi stabilite doar prin lege.	Se acceptă Proiectul a fost modificat.
	2.	Prevederile p. 4 din proiect stabilesc, că se abrogă Anexa nr. 3 (Regulile de inspecție tehnică periodică a autovehiculelor și remorcilor acestora) și Anexa nr.4 (Tarifele-plafon pentru inspecția tehnică periodică obligatorie a vehiculelor) la Hotărârea Guvernului nr.1047/1999 cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare „Automobilul” în	Se acceptă Nota de Fundamentare a fost completată cu tarifele estimative pentru testarea tehnică obligatorie a autovehiculelor și remorcilor acestora la stațiile de testare tehnică. Ce ține de costuri de conformare pentru stațiile de inspecție tehnică,

		Registrul de stat al vehiculelor și introducerea testării a autovehiculelor și remorcilor acestora. Proiectul Regulamentului cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere (proiectul Regulamentului), care transpune Directiva 2014/45/UE privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora, prevede cerințe mult mai vaste referitor la conținutul inspecției tehnice periodice, modul de executare și metodele de aplicare comparativ cu prevederile anexei nr. 3 din Hotărârea Guvernului nr.1047/1999 și este necesar de reflectat costurile pentru conformarea acestor cerințe complementare în Nota de fundamentare.	proiectul a fost transmis spre avizare prealabilă către mediul de afaceri, care în aviz nu au menționat careva costuri de implementare.
	3.	Propunerea de abrogare a anexei nr.4 se datorează modificării art. 145 din Codul transporturilor rutiere (CTR) prin Legea nr. 423/2023, conform căreia au fost liberalizate tarifele pentru inspecția tehnică periodică obligatorie a vehiculelor (a se vedea anexa). Până la modificare art. 145 prevedea, că la efectuarea transporturilor rutiere de persoane prin servicii regulate speciale, ocazionale, în cont propriu și de mărfuri, precum și la prestarea serviciilor de activități conexe, <u>cu excepția activității de autogară și a activității de inspecție tehnică periodică</u>, tarifele se stabilesc liber, în baza cererii și a ofertei. Considerăm inacceptabilă abordarea referitor la liberalizarea unor tarife pentru servicii impuse, deoarece așa servicii obligatorii nu au nimic comun cu cererea benevolă în o economie de piață. Pentru servicii obligatorii sunt necesare anumite reglementări ale tarifelor pentru acestea (plafonare, metodologie de calculare, etc). De remarcat, că modificările introduse în CTR deja au influențat la creșterea tarifelor pentru inspecția tehnică periodică obligatorie a vehiculelor	S-a luat act Aspectele ce țin de politica tarifară țin de prevederile Codului Transporturilor Rutiere nr. 150/2014 și nu constituie obiectul de reglementare a proiectului.
	4.	Proiectul Regulamentului, conform p. 4, stabilește un șir de noțiuni. Unele noțiuni, cum ar fi autovehicul, vehicul, se regăsesc și în CTR și se recomandă de a stabili norme de trimitere la cod pentru a evita situații de dublări a prevederilor normative sau de expunere a diferitor	Se acceptă Proiectul a fost modificat.

		semnificații pentru aceleași noțiuni. Totodată, multiple noțiuni din Directiva 2014/45/UE, nu sunt transpuse în proiectul Regulamentului, fapt ce ridică semne de întrebare referitor la transpunerea tuturor prevederilor actului UE, și este necesar de argumentat abordarea respectivă în Nota de fundamentare.	
	5.	Prevederile p. 5 din proiectul Regulamentului stabilesc, că pentru a fi menținute în traficul rutier sau admise la efectuarea unor servicii de transport rutier, vehiculele trebuie supuse inspecției tehnice periodice, în condițiile stabilite de prezentul Regulament cu respectarea periodicității stabilite în art.125, alin.(5) al Codului Transporturilor Rutiere nr.150/2014. Prevederile respective ale codului stabilesc, că vehiculele rutiere înmatriculate în Republica Moldova sînt supuse inspecției tehnice periodice, cu respectarea următoarei periodicități: a) vehiculele rutiere utilizate la transportul rutier de persoane și cele implicate în transportarea mărfurilor periculoase – o dată la 6 luni; b) alte tipuri de vehicule rutiere – o dată pe an. Directiva 2014/45/UE prevede alte condiții referitor la periodicitatea inspecțiilor pentru unele categorii de vehicule (articolul 5) - patru ani de la data primei înmatriculări și, ulterior, o dată la doi ani. Directiva 2014/45/UE nu prevede frecvența inspecțiilor o dată la 6 luni. Astfel, prevederile proiectului Regulamentului, avînd la bază prevederile CTR, vor genera în continuare costuri mai mari pentru agenții economici din cauza unei periodicități mai frecvente a inspecțiilor tehnice comparativ cu cerințele Directivei 2014/45/UE. Se recomandă transpunerea fidelă a prevederilor Directivei 2014/45/UE referitor la frecvența inspecțiilor și, deoarece proiectul prevede intrarea în vigoare la 01 ianuarie 2026, de întreprins activități de elaborare a propunerilor de modificare a CTR, fiind modificate corespunzător prevederile art.125, alin.(5).	Se acceptă Proiectul a fost completat cu prevederi ce țin de periodicitatea efectuării inspecției tehnice, luând în considerare prevederile Directivei și practica la nivelul fiecărui stat.
	6.	Prevederile p. 7 din proiectul Regulamentului stabilesc, că în funcție de destinația vehiculelor rutiere acestea pot fi inspectate conform următoarelor cerințe: a) efectuarea	Nu se acceptă În conformitate cu prevederile Art.129 alin.(1) al CTR nr.

	inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere cu masa totală maximă autorizată de până la 3,5 tone inclusiv; b) efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere, inclusiv pentru vehicule rutiere cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone; c) efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în conformitate cu cerințele actelor normative ale Conferinței Europene a Miniștrilor de Transport (CEMT); d) efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în conformitate cu condițiile Acordului european referitor la transportul rutier internațional de mărfuri periculoase (ADR); e) efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în conformitate cu cerințele Acordului INTERBUS; f) efectuarea clasificării pe categorii de confort a autobuzelor/autocarelor. Prevederile respective nu corespund prevederilor Directivei 2014/45/UE, care stabilesc că directiva în cauză se aplică vehiculelor prevăzute la art. 2. Directiva nu prevede norme referitor la inspecții în conformitate cu cerințele CEMT, ADR, INTERBUS și categorii de confort. De remarcat că cerințele CEMT, ADR, INTERBUS sunt verificate conform altor acte normative (spre exemplu, Hotărârea Guvernului nr.589/2017 (ADR), Ghidul CEMT, Acordul INTERBUS) și cerințele în cauză sunt cerințe specifice pentru genurile de activitate respective. Iar inspecția tehnică conform Directivei 2014/45/UE se aplică pentru toate vehiculele prevăzute la art. 2 și se referă la verificarea unor cerințe de bază, indiferent de faptul că este vehicul CEMT, ADR sau INTERBUS. Din cele expuse, prevederile p. 7 necesită a fi modificate conform Directivei 2014/45/UE, fiind excluse prevederi referitor la CEMT, ADR, INTERBUS. De asemenea, este necesar de exclus din proiectul Regulamentului capitolele V – VI, care se referă la conținutul inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere ADR, CEMT, INTERBUS). În caz contrar, aplicarea pe acest proiect de Regulament a siglei UE este discutabilă, deoarece	150/2014 în funcție de destinația și masa totală maximă autorizată a vehiculelor rutiere inspectate, autorizația pentru desfășurarea activității de inspecție tehnică periodică include următoarele genuri de activitate: a) efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere cu masa totală maximă autorizată de până la 3,5 tone inclusiv; b) efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere, inclusiv pentru vehicule rutiere cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone; c) efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în conformitate cu cerințele actelor normative ale Conferinței Europene a Miniștrilor de Transport (CEMT); d) efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în conformitate cu condițiile Acordului european referitor la transportul rutier internațional de mărfuri periculoase (ADR); e) efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în conformitate cu condițiile Acordului cu privire la transporturile internaționale de produse perisabile și cu privire la mijloacele de transport speciale care trebuie folosite pentru aceste transporturi (ATP); f) efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în
--	--	---

	sunt stabilite norme în exces, care nu au nimic comun cu Directiva 2014/45/UE. Prevederile p. 7 referitor la efectuarea clasificării pe categorii de confort a autobuzelor/autocarelor, inclusiv ale capitolului VIII (Conținutul inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere privind clasificarea autobuzelor/autocarelor pe categorii de confort), de asemenea nu se acceptă pentru acest proiect de Regulament, deoarece astfel de prevederi nu se regăsesc în Directiva 2014/45/UE. Totodată, clasificarea autobuzelor/autocarelor pe categorii de confort nu se referă la siguranța rutieră și această clasificare poate avea caracter benevol, fiind efectuată și de asociații, inclusiv pentru protecția consumatorilor. Prevederile referitor la efectuarea clasificării pe categorii de confort a autobuzelor/autocarelor, ca și prevederile referitor la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere ADR, CEMT, INTERBUS vor genera costuri adiționale pe lângă costurile de achitare a tarifelor pentru inspecția tehnică periodică. Totodată , este prevăzut că certificatele de clasificare pe categorii de confort ale autobuzelor/autocarelor au termenul de valabilitate un an calendaristic (p.66). Astfel, costurile pentru clasificarea respectivă vor fi anuale. De asemenea, prevederile p. 70 stabilesc, că colaboratorii Agenției sunt în drept să retragă certificatul de clasificare a categoriei de confort a autobuzului/autocarului, cu respectarea prevederilor Legii nr.235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător, dacă se constată că nu mai sunt îndeplinite condițiile de clasificare. Reieșind din prevederile respective, certificatul în cauză este act permisiv și acesta nu poate fi stabilit la nivel de Hotărâre de Guvern.	conformitate cu cerințele Acordului INTERBUS; Totodată, Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora reglementează doar activitatea stațiilor de inspecție tehnică prevăzută la lit. A) și B) din articolul prenotat. În cazul prevederilor de la lit. C)-F) aceste activități urmează a fi implementate întru realizarea tratatelor internaționale la care Republica Moldova a aderat. Deoarece aceste sub activități se regăsesc ca parte componentă a procesului de verificare a stării tehnice a unității de transport, în special pentru încadrarea acesteia în condițiile de siguranță, ele nu pot fi excluse din Regulament. Menționăm că actele emise ca urmare a acestui proces sunt necesare și deja sunt prevăzute în legislația națională: a) Ca urmare a inspecției tehnice periodice a vehiculelor „EURO IV sigur”, „EURO V sigur”, „EEV sigur” și EURO VI sigur” și remorcilor acestora, este emis -Certificatul CEMT de conformitate cu normele tehnice si normele de securitate al vehiculelor. (Certificatele CEMT pentru condițiile controlului tehnic al vehiculelor se eliberează stațiilor de
--	---	--

			inspecție tehnică periodică acreditate pentru efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în conformitate cu cerințele actelor normative ale Conferinței Europene a Miniștrilor de Transport (CEMT). Stațiile de inspecție tehnică eliberează certificatele CEMT pentru fiecare vehicul rutier separat după inspectarea efectuată).
--	--	--	---

-Certificat CEMT de corespundere al remorcii cerințelor tehnice de siguranță (document ce atestă corespunderea remorcii sau a semiremorcii cu cerințele de siguranță specificate în rezoluțiile CEMT), numai în cazul în care el nu a fost emis de către fabricantul autovehiculului sau reprezentantul autorizat al acestuia în Republica Moldova. Certificatul este emis o singură dată pentru vehicul și nu trebuie să fie reînnoit decât dacă datele de bază menționate în certificatul respectiv, pentru orice tip de emisie, se modifică.

b) Certificatul de agreare pentru vehicule care transportă mărfuri periculoase se eliberează numai tipurilor de vehicule nominalizate și definite în ADR, atât pentru traficul național cit și pentru traficul internațional respectiv:

- vehicule-cisterne;
- vehicule purtătoare de cisterne demontabile;
- vehicule-baterii cu o capacitate mai mare de 1000 litri;

			• unități de transport tip EX/II sau EX/III care transportă substanțe din clasa 1, autovehicule care tractează remorci sau semiremorci corespunzătoare acestor tipuri de vehicule definite mai sus, atunci când nu este specificat altfel în ADR;
	7.	Prevederile p. 14 stabilesc, că pentru efectuarea inspecției tehnice periodice conducătorul auto prezintă dovada achitării taxei de folosire a drumului pentru anul curent. Prevederile respective nu pot fi acceptate, deoarece achitarea taxei de folosire a drumului pentru anul curent nu are legătură cu inspecția tehnică periodică, care este efectuată pentru siguranța rutieră și, conform Directivei 2014/45/UE, poate avea periodicitate de doi ani și mai mult.	Nu se acceptă Art.340 alin.(4) al Codului Fiscal nr.1163/1997 prevede expres (4)Inspecția tehnică periodică a vehiculului se efectuează doar cu prezentarea documentului de plată ce confirmă achitarea taxei pentru anul curent.
	8.	Prevederile p. 17 stabilesc, că <i>pentru fiecare categorie de vehicul, inspecția tehnică periodică vizează următoarele aspecte: a) identificarea vehiculului; b) echipamentul de frânare; c) sistemul de direcție; d) vizibilitate; e) echipamentele de iluminat și componente ale sistemului electric; f) punți, jante, anvelope, suspensie; g) șasiu și accesorii șasiu; h) elemente poluante; i) inspecții suplimentare la vehiculele pentru transport de călători din categoriile M2 și M3 ; j) alte echipamente.</i> Recomandăm excluderea lit. j) care stabilește prevederi incerte și care pot crea situații de interpretări discreționare și de conflict.	Nu se acceptă Lista altor echipamente care sunt supuse verificărilor este prevăzută în anexa la proiect Regulamentului. Astfel, această noțiune nu va fi interpretată discreționar, deoarece anexa conține elementele care se verifică.
	9.	Directiva 2014/45/UE conține norme referitor la supravegherea centrelor de inspecție (art. 14), inclusiv referitor la organismele de supraveghere (anexa V). Prevederile respective nu sunt transpuse în proiectul Regulamentului, astfel în continuare ANTA va efectua controale de stat ale centrelor de inspecție cu posibilitatea sancționării contravenționale a acestora și care diferă conceptual de supravegherea prevăzută de Directiva 2014/45/UE. Se recomandă elaborarea și stabilirea în proiectul Regulamentului a reglementărilor	Se acceptă Proiectul a fost completat cu un capitol nou.

		privind supravegherea centrelor de inspecție în baza directivei în cauză.	
10.	La Nota de Fundamentare <i>Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ</i> Sub punctul 2.2 deoarece este prezentat un proiect de act normativ cu relevanță UE se va face referință la problemele reflectate în analiza de impact elaborată de instituțiile UE și/sau la problema enunțată în preambulul actului UE, adaptate specificului național	Se acceptă Nota a fost completată.	
11.	<i>Obiectivele urmărite și soluțiile propuse</i> La sub punctul 3.1 este necesar de prezentat informații, care ar argumenta prevederile proiectului, care diferă de prevederile Directivei 2014/45/UE și referitor la lipsa transpunerii unor prevederi ale directivei în cauză. La acest sub pct. este necesar de descris doar obiectivele urmărite prin adoptarea actului normativ, care sunt legate de situația și problemele abordate. Astfel, informația referitor la îmbunătățirea reglementării modului de efectuare a inspecție tehnice periodice necesită a fi exclusă. Obiectivele și rezultatele scontate trebuie expuse în mod măsurabil, realist, cuantificat și fixat în timp. La sub punctul 3.2 deoarece este prezentat un proiect de act normativ cu relevanță UE, este necesar de examinat, în calitate de opțiuni alternative, diferite perioade de intrare în vigoare sau soluții de implementare oferite de actul respectiv	Se acceptă Nota a fost completată.	
12.	Analiza impactului de reglementare La sub punctul 4.3 se recomandă de cuantificat costurile pentru agenții economici (stații de inspecție tehnică și agenții economici care se vor deservi la aceste stații) urmare implementării reglementării în cauză.	Se acceptă Nota de Fundamentare a fost completată cu tarifele estimative pentru testarea tehnică obligatorie a autovehiculelor și remorcilor acestora la stațiile de testare tehnică. Ce ține de costuri de conformare pentru stațiile de inspecție tehnică, proiectul a fost transmis spre avizare prealabilă către mediul de	

			afaceri, care în aviz nu au menționat careva costuri de implementare.
Centrul de armonizare a legislației (scrisoarea Nr.31/02-126-10135 din 10.09.2024)		<i>b) Obiecții de compatibilitate cu Directiva 2014/45 UE</i> Cu referire la proiectul național, expunem următoarele observații: -Proiectul național nu a transpus art.3 pct.17 noțiunea de “insula mică” și pct. 18 noțiunea de “zonă cu densitate redusă a populației” din actul UE. Menționăm că, netranspunerea acestor noțiuni nu este explicată corespunzător în Tabelul de Concordanță. Astfel, în cazul în care motivele netranspunerii sunt de natură geografică sau social-economică, acestea trebuie elucidate în Tabel;	Se acceptă Tabelul de Concordanță a fost ajustat.
		-Pct.5 din proiectul regulamentului cumulat cu art.125, alin.(5) din Codul Transporturilor Rutiere nu stabilesc expres periodicitatea de realizare a inspecției tehnice pentru tractoarele cu roți din categoriile T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b și T4.3b, utilizate în principal pe drumurile publice, în activități comerciale de transport rutier de marfă. Astfel, potrivit art.2, lit. b) Codul Transporturilor rutiere, vehiculele agricole și forestiere sunt excluse de la aplicarea normelor acestuia, inclusiv, și de la inspecția periodică. Pe de altă parte, pct.2 din proiectul Regulamentului nu include această categorie de vehicule ca obiect al inspecției periodice reglementate de art.125 din Cod. Astfel, nu este clar dacă tractoarele cu roți din categoriile T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b și T4.3b, utilizate în principal pe drumuri publice, în activități comerciale de transport rutier de marfă sunt supuse inspecției tehnice periodice potrivit normelor Codului. Pentru claritate, propunem completarea pct.2 din proiectul Regulamentului cu o literă suplimentară pentru tractoarele T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b și T4.3b similar cu litera f) - vehicule cu două sau trei roți și cvadricicluri din categoriile L2e, L3e, L4e, L5e, L6e, L7e;	Se acceptă parțial Proiectul a fost completat cu prevederile cu referire la periodicitate. În conformitate cu prevederile art. 13 lit. d) organizarea și efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor autopropulsate (<i>tractoare, mașini agricole</i>) al Legii nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier, ține de competența Ministerului Agriculturii și Industriei Alimentare; Ca urmare această categorie de vehicule urmează a fi reglementată prin actele normative aplicabile acestei categorii de vehicule.
		-Art.125, alin (3) și art. 126. Alin (3) din Codul Transporturilor Rutiere nu asigură transpunerea integrală a art.11 și Anexei III din actul UE. Astfel, se	Nu se acceptă Procesul de verificare metrologică presupune și aspectele ce țin de

	impune completarea art.126, alin. (3) din Cod cu toți parametrii tehnici necesari pentru echipamentele de inspecție specificați de Partea I din Anexa III din actul UE. De asemenea, nici proiectul și nici Codul nu conțin norme referitoare la calibrarea echipamentelor utilizate la măsurători din art. 11 (3) și Anexa III, Partea II din Directiva UE;	calibrare. Art. 125 alin. (3) stabilește expres că în activitatea stațiilor de inspecție tehnică este admisă utilizarea doar a aparatelor de măsurare verificate metrologic, precum și a utilajului special prevăzut de reglementările tehnice și metodologia de prestare a serviciilor de inspecție tehnică periodică a vehiculelor rutiere.
	-Pct.11 din Proiectul regulamentului, precum și art.128 și 135 din Codul Transporturilor Rutiere nu asigură transpunerea completă a art. 13 și Anexei IV din actul UE. Astfel, art.128 alin.(2) din cod stabilește pentru inspectori necesitatea unei vechimi în muncă de cel puțin 2 ani în domeniul reparației sau al deservirii tehnice a vehiculelor rutiere, ori Anexa IV , Partea1, lit.b din actul UE stabilește necesitatea unei experiențe de cel puțin 3 ani de experiență documentată sau echivalentă, Cum ar fi mentorat sau studii documentate, precum și formare adecvată în domeniul vehiculelor rutiere. De asemenea, spre deosebire de Cod, actul UE nu indică drept condiție obligatorie deținerea unui permis de conducere valabil corespunzător genului de activitate prestat de stația de inspecție tehnică;	Se acceptă parțial Proiectul a fost completat cu Anexa nr.3 ce transpune Anexa IV al Directivei 2014/45/UE. Pornind de la faptul că verificarea presupune conducerea unui vehicul, condiția de a deține un permis de conducere este obligatorie, ori este interzis de a conduce un vehicul în lipsa acestuia.
	Tabelul la Anexa nr.2 din proiectul național se va completa cu pct. 7.13 “Sistem eCall” similar pct.7.13 din Tabelul la Anexa II a actului UE.	Nu se acceptă pct.7.13 prevede expres că sistemul eCall este verificat “ dacă există, în conformitate cu legislația UE privind omologarea de tip”.
	<i>III. Respectarea mecanismului de armonizare</i> <i>a) Obiecții privind clauza de armonizare</i> În conformitate cu art. 31 și art.44 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, precum și pct. 33 și 34 di regulamentul privind armonizarea legislației RM cu legislația UE, aprobat prin HG nr.1171/2018, clauza de armonizare a proiectului național, urmează a fi modificată și expusă în	Se acceptă Proiectul a fost modificat.

		următoarea redacție: ”Prezentul Regulament transpune parțial Directiva 2014/45UE 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:32014L010045, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva delegată (UE) 2021/1717 a Comisiei din 9 iulie 2021.”	
		<i>b) Obiecții privind tabelul de concordanță</i> Tabelul de concordanță al proiectului național necesită a fi revizuit în conformitate cu cerințele stabilite de Anexa nr.2 la Regulamentul privind armonizarea. Astfel, acestea vor fi modificate, după cum urmează: -compartimentul 1 urmează a fi redactat ținând cont de informația despre titlul complet al actului UE; -gradul de compatibilitate indicat în compartimentul 3 al Tabelului de concordanță va fi modificat din „compatibil” în „parțial compatibil”; -în compartimentul 8 se va indica gradul de compatibilitate corespunzător, utilizându-se calificativele de compatibilitate stabilite în pct. 42 din regulamentul (HG nr. 1171/2018); - se va indica, în compartimentul 9, motivul netranspunerii aspectelor identificate pentru fiecare dintre proiectele examinate, în cazul în care se păstrează abordarea privind netranspunerea acestora în proiectul național.	Se acceptă Tabelul de Concordanță a fost ajustat.
		<i>c) Obiecții privind nota de fundamentare</i> Compartimentul 5 al Notei de fundamentare urmează a fi revizuit în contextul celor identificate prin prezenta declarație de compatibilitate și potrivit Anexei nr. 1 la Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, este necesară completarea Notei de fundamentare cu mențiunea actului din care rezultă obligația de transpunere, în speță- Acordul de Asociere RM-UE, Anexa X la Capitolul 15 „Transporturi” din titlul IV „Cooperare economică și alte tipuri de cooperare	Se acceptă Nota de fundamentare a fost completată.

		sectorială” și consemnarea elaborării tabelului de concordanță.	
Avizare și consultare publică repetată			
Comisia Națională a Pieței Financiare (scrisoarea Nr.04-4/3385 din 20.10.2024)		Vă expune lipsa obiecțiilor asupra acestuia și Vă mulțumește pentru faptul că toate propunerile înaintate anterior au fost luate în considerație, proiectul fiind ajustat corespunzător.	Se acceptă
Ministerul Finanțelor (scrisoarea Nr.11-5387 din 15.10.2024)		Comunică lipsa propunerilor și obiecțiilor pe marginea proiectului indicat.	Se acceptă
Expres Test Auto (scrisoarea Nr.2910 din 29.10.2024)		Expres-Test-Auto la indicația Asociației Patronale Uniunea Transportatorilor și Drumarilor din republica Moldova (AP UTD), în poziția și funcția de expertiză analitică și fiind o stație autorizată de inspecție tehnică periodică a vehiculelor rutiere din mun. Chișinău cu statut reprezentativ și membru al AP UTD, a examinat repetat proiectul Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere și setul documentelor de însoțire, expediate prin scrisoarea nr.11-5387 din 15.10.2024 și comunică următoarele: Sinteza propunerilor și obiecțiilor la proiectul de hotărâre pentru aprobarea Regulamentului cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere, nu încorporează avizele AP UTD expediate anterior. Considerăm acest fapt c fiind o neglijare, omitere intenționată și neacceptabilă a poziției AP UTD și posibila depășire a atribuțiilor persoanelor responsabile din cadrul Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) în procesul de elaborare a proiectului. Prin fapte se devalorizează aportul mediului de afaceri și al structurilor patronale precum și se duc în eroare și dezinformare premeditată toți la elaborarea proiectelor de acte normative. Astfel, condamnăm decisiv acțiunile de neincluere a avizelor menționate în tabelul de sinteză și vom întreprinde activități legale direcționate pentru a ne apăra drepturile și a asigura un	Nu se acceptă Proiectul prevede transpunerea parțială 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. Conform Declarației de compatibilitate întocmită în baza expertizei de către Centrul de Armonizare a legislației (nr.31/012-126-10135) proiectul asigură transpunerea parțială a actului UE. Totodată potrivit Avizului Grupului de lucru al comisiei de Stat pentru reglementarea activității de întreprinzător,

		proces corect, transparent și echidistant de elaborare a actelor normative. Atenționăm, că toate propunerile și obiecțiile expuse prin avizele anterioare sunt susținute și se înaintează la etapa actuală. Suplimentar, atragem atenția, că la diferite etape de elaborare a proiectului MIDR a acceptat anumite propuneri în partea ce ține de periodicitatea efectuării inspecției tehnice periodice și anume faptul, că regulamentul în cauză nu poate conține prevederi privind periodicitatea efectuării inspecției tehnice periodice și anume faptul, că regulamentul în cauză nu poate conține prevederi privind periodicitatea efectuării inspecției tehnice, deoarece aceasta este reglementată prin Codul transporturilor rutiere. Acest fapt, este confirmat prin deciziile formulate în tabelul de sinteză a obiecțiilor și propunerilor la proiectul în cauză, expediat spre informare în setul de documente, prin scrisoarea nr.11-3798 din 18.07.2024. Totodată, redacția prezentată spre examinare reglementează periodicitatea efectuării inspecției tehnice periodice, ceea ce considerăm a fi o supra reglementare inadecvată, care desființează principiile și regulile legislative și vine în contradicție severă cu prevederile Codului transporturilor rutiere pe acest subiect, în conformitate cu art.3 alin.(1) lit. f) și alin. (4) al Legii cu privire la actele normative nr.100 din 22.12.2017. Pornind de la cele expuse, suntem categoric împotriva reglementării periodicității efectuării inspecției tehnice periodice în proiectul Regulamentului cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere. Această normă legală urmează a fi aplicată conform prevederilor Codului transporturilor rutiere.	(membru a căruia este și UTD), expediat prin demersul nr.38-78-10066 din 09.09.2024, se recomandă transpunerea fidelă a prevederilor Directivei 2014/45/UE referitor la frecvența inspecțiilor, deoarece conform prevederilor CTR sunt generate costuri mari pentru agenții economici din cauza periodicității frecvente. Totodată proiectul prevede intrarea în vigoare la 1 ianuarie 2026, timp ce permite elaborarea inițiativelor de modificare a prevederilor art.125 alin (5) din CTR. Cu referire la etapele de legiferare și transparență a proiectului, menționăm că proiectul este elaborat conform respectării prevederilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și este promovat cu respectarea prevederilor prevăzute la art.11 și 12 al legii 239/2008 privind transparența procesului decizional. Anunțul de elaborare a proiectului a fost plasat pe portalul particip.gov.md și pe pagina web a MIDR la 26.06.2024. Versiune inițială proiectului a fost remisă spre consultare către mediul de afaceri pentru a fi determinat conceptul și structura actului normativ. Astfel tabelul de sinteză cu obiecțiile și propunerile mediului de afaceri a fost parte a dosarului de însoțire a proiectului către CS
--	--	---	--

			spre înregistrare, prin cererea cu nr.11-4201 din 09.08.2024, ca urmare proiectul fiind remis spre avizare și consultare publică autorităților publice centrale. Totodată, la data de 20.08.2024 fiind plasat anunțul consultărilor publice pe portalul particip.gov.md, astfel fiind asigurat accesul părților interesate.
Banca Națională a Moldovei (scrisoarea Nr.31-001/7/5323 din 04.11.2024)	1.	În temeiul art.42 alin.(4) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, se propune completarea denumirii proiectului cu cuvintele ”și modificarea unor acte normative”, în scopul reflectării modificărilor aferente punctelor 4 și 5 din proiectul de hotărâre (care se referă la Hotărârea Guvernului nr.589/2017 și Hotărârea Guvernului nr.20/2024).	Se acceptă Denumirea a fost modificată
	2.	Având în vedere intenția de transpunere parțială a Directivei 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora, din considerente de previzibilitate, recomandăm indicarea exactă în clauza de armonizare a articolelor transpuse	Se acceptă Proiectul a fost modificat
	3.	La pct.20.4. din proiectul de Regulament, se propune a se substitui textul „(RCA) valabilă” cu textul „RCA (internă) valabilă”. În motivarea poziției, precizăm că, potrivit art.3 din Legea nr.106/2022, noțiunea ”asigurare obligatorie de răspundere civilă auto pentru pagube produse de vehicule” face referire atât la asigurarea obligatorie RCA (internă), cât și la ”Carte Verde” (externă). În consecință, este necesar de a specifica expres în proiect termenul de răspundere civilă auto ”(internă)”.	Se acceptă Proiectul a fost modificat
	4.	La pct.22 din proiectul de Regulament: Nr. 31-001/7/5323 04.11.2024 2 - textul „prin transfer, pe cale electronică” este incert, fiind necesară revizuirea în sensul clarificării modalităților de achitare a tarifului	Se acceptă Proiectul a fost modificat

		pentru serviciul de inspecție tehnică periodică. Alternativ, luând în considerare terminologia utilizată în Legea nr.114/2012 cu privire la serviciile de plată și moneda electronică, propunem substituirea textului „prin transfer, pe cale electronică” cu textul „cu utilizarea instrumentelor de plată fără numerar, definite conform Legii nr. 114/2012 cu privire la serviciile de plată și moneda electronică”; - propunem înlocuirea sintagmei „instituția financiară” cu textul „prestatorii de servicii de plată menționați la art. 5 alin. (1) lit. a)-d) din Legea nr. 114/2012 cu privire la serviciile de plată și moneda electronică”; - se va preciza intenția autorului în ceea ce privește utilizarea cuvântului ”validat”. În același context, se va lua în considerare și oportunitatea substituirii sintagmei „ordinului de plată validat” cu cuvintele „confirmarea executării de către prestatorul de servicii de plată a operațiunii de plată”, având în vedere dispozițiile Secțiunii a 2-a din Capitolul IV și Secțiunii a 3-a „Executarea operațiunilor de plată” ale Capitolului V din Legea nr.114/2012.	
	5.	În Anexa nr.1 la proiectul de Regulament: - în antet, cuvântul „codul” propunem să fie substituit cu textul „IDNO”; - în tabelul ce vizează „Datele proprietarului” și în tabelul ce vizează „Datele persoanei de încredere”, cuvintele „Codul personal” propunem să fie substituit cu textul „IDNP/IDNO” și, respectiv, la a doua utilizare - „IDNP”, pentru a oferi o claritate privind datele proprietarului vehiculului și asupra datelor persoanei de încredere	Se acceptă parțial Codul stației nu face referire la IDNP sau IDNO, este codul acordat stației în cadrul regimului de autorizare.
	6.	În cele din urmă, în contextul prevederilor proiectului, salutăm includerea explicită a prevederilor în proiectul de Regulament, care specifică faptul că „Autotest” interacționează prin intermediul platformei de interoperabilitate MConnect cu Sistemul informațional automatizat de stat în domeniul asigurărilor obligatorii RCA (RCA Data). Considerăm că această clarificare va contribui semnificativ la fluidizarea procesului de inspecție tehnică periodică, printr-o interogare automată a bazei de date RCA, eliminând astfel necesitatea	S-a luat act Obiecția expusă nu constituie obiectul de reglementare a Regulamentului. Prelucrarea datelor cu caracter personal, securizarea datelor și confidențialitatea în cadrul RI SI “Autotest” se efectuează în conformitatea cu prevederile Conceptului tehnic privind

		prezentării manuale a dovezii de asigurare de către titularii polițelor. Totodată, subliniem importanța securității și a confidențialității datelor în acest context, având în vedere caracterul sensibil al informațiilor procesate. Întrucât schimbul de date se va realiza prin MConnect, deși considerăm că utilizarea 3 măsurilor implicite de securitate prevăzute pentru accesul la MConnect sunt suficiente pentru a preveni accesul neautorizat la date, precum și pentru a asigura integritatea datelor transmise între RCA Data și „Autotest”, recomandăm evaluarea oportunității implementării unor măsuri avansate de prevenire a abuzului de acces la informația obținută prin intermediul MConnect din RCA Data. Eventual, sistemul ar putea să includă o jurnalizare extensivă a accesărilor către MConnect, iar informația afișată să respecte strict principiul „need-to-know”, fără a expune date suplimentare. De asemenea, ar putea fi implementate mecanisme de protecție împotriva tentativelor de brute-forcing sau a accesărilor abuzive automatizate prin MConnect în numele ”Autotest”.	Sistemul de management integrat în domeniul transportului rutier, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.126/2020 și a Legii nr.133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal. Ce ține de eliminarea necesității prezentării manuale a dovezii de asigurare de către titularii polițelor, v-om menține prevederea conform propunerii prezentate de Biroului Național al Asigurătorilor de Autovehicule, prezentate la data de 29.07.2027 prin avizul cu nr. 02-1904/24.
	7.	Adițional prevederilor proiectului, se propune evaluarea oportunității ajustării corespunzătoare a terminologiei Hotărârii Guvernului nr.607/1999 cu privire la Inspectoratul de Stat pentru Supravegherea Tehnică „Intehagro” al Ministerului Agriculturii și Industriei Alimentare, în vederea precizării noțiunilor aferente categoriilor de subiecți care cad sub incidența acesteia. În condițiile în care proiectul de Regulament cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere exclude din sfera sa de aplicare (pct.3 din proiectul de Regulament) un șir de vehicule, care înțelegem că ar putea cădea sub incidența Hotărârii Guvernului nr.607/1999, recomandăm precizarea expresă a acestui fapt, cu eventuala completare a proiectului supus examinării, întru evitarea oricărui echivoc. Precizăm că excluderea anumitor tipuri de vehicule de sub incidența procesului de inspecție tehnică periodică/revizie tehnică ar putea avea	Nu se acceptă Obiecția expusă nu ține de domeniul de reglementare a Regulamentului. Totodată, atragem atenția că în conformitate cu prevederile art. 13 lit. d) organizarea și efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor autopropulsate (<i>tractoare, mașini agricole</i>) al Legii nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier, ține de competența Ministerului Agriculturii și Industriei Alimentare; Ca urmare această categorie de vehicule urmează a fi reglementată prin actele normative aplicabile acestei categorii de vehicule.

		repercusiuni asupra instituției acțiunii în regres, realizate potrivit art.30 din Legea nr. 106/2022	
Ministerul Sănătății (scrisoarea Nr. -09/4151 din 05.11.2024)		comunică lipsa de propuneri și obiecții asupra acestuia.	Se acceptă
Expertizare			
Centrul Național Anticorupție (scrisoarea Nr.06/18380 din 29.10.2024, Raport de expertiză anticorupție nr EHG24/10073 din 29.10.2024)		pct.6.3 <i>“Efectuarea inspecției tehnice pentru un vehicul, mai devreme de termenul stabilit la pct. 5, indiferent de data ultimei inspecții tehnice, se efectuează în următoarele cazuri:</i> 6.3. în cazul schimbării deținătorului certificatului de înmatriculare al vehiculului;” Obiecții: Deși, în Republica Moldova, inspecția tehnică periodică este o cerință obligatorie pentru toate vehiculele înmatriculate și reprezintă un mijloc prin care autoritățile asigură că mașinile care circulă pe drumurile publice sunt în stare bună și respectă normele de siguranță și de mediu, obligația de a efectua inspecția tehnică în cazul schimbării deținătorului certificatului de înmatriculare ar putea fi o cerință excesivă pentru unii, în special dacă mașina are o inspecție tehnică valabilă, recent efectuată. În același context, cu toate că prevederile menționate stabilesc și alinierea documentelor prin actualizarea acestora cu numele noului deținător care exclud confuzii administrative și juridice, totuși, intervenția autorului la pct. 6.2. denotă o povară financiară și logistică pentru proprietarii de vehicule, și, nu în ultimul rând, tratament diferențiat aplicat deținătorilor certificatelor de înmatriculare care se află în circumstanțe comparabile. În nota de fundamentare, la acest aspect autorul nu a dat o justificare obiectivă și rezonabilă pentru această diferențiere, stabilind doar obligații, iar pentru a nu compromite stabilitatea juridică, la caz pot fi utilizate, prin analogie, prevederile art. 341 alin. (6) din Codul Fiscal, care stabilesc că, în cazul înstrăinării	Se acceptă Prevederea a fost exclusă.

		autovehiculului pentru care taxa pe perioada fiscală curentă a fost achitată, noul posesor nu achită taxa [...] Recomandări: Pentru asigurarea echității tratamentului proprietarilor de vehicule, la pct. 6.2 din Regulament, considerăm oportun introducerea unor excepții pentru vehiculele rutiere supuse recent inspecției tehnice (spre exemplu, inspecția a fost efectuată nu mai mult de 6 luni în urmă).	
		pct.17. <i>"17. La efectuarea unei inspecții tehnice, expertul pentru activitatea de inspecție tehnică, ia măsuri pentru a nu se afla în situație de conflict de interese cu conducătorul auto prin renunțarea efectuării inspecției sau prin redistribuirea sarcinilor altui expert pentru activitatea de inspecție tehnică, astfel încât să se asigure că este menținut un nivel potrivit de imparțialitate și obiectivitate. "</i> Obiecții: Prevederile pct. 17 sunt generale și nu reflectă în mod clar un mecanism eficient de identificare, declarare și soluționare a conflictelor de interese. Autorul nu definește clar situațiile posibile în care poate apărea un conflict de interese între expertul pentru activitatea de inspecție tehnică și conducătorul auto, cercul de persoane apropiate și gradele de rudenie cu acesta și care în consecință ar putea influența direct sau indirect, obiectivitatea și imparțialitatea deciziei expertului. Totodată, deși autorul indică la pct. 17 din Regulament, că expertul ia măsuri pentru a nu se afla în situație de conflict de interese cu conducătorul auto, acesta nu dezvoltă acest sistem al comunicării situațiilor de conflict, care ar fi prin implementarea unei reguli de raportare oficială (ex: introducerea în anexă a unei declarații/formular standardizat sau a unui Registru al declarațiilor de conflict de interese în care vor fi incluse toate adresările și soluțiile formulate), și nu în ultimul rând introducerea de	Se acceptă Proiectul a fost modificat.

		măsuri disciplinare pentru cazurile în care un conflict de interese nu este declarat de către expert. Recomandări: În scopul menținerii unui mediu transparent, etic și de încredere, se propune completarea prevederilor proiectului cu reglementări concrete privind mecanismul de raportare a situațiilor de conflict de interese de către expertul pentru activitatea de inspecție tehnică, precum și consecințele nedeclarării acestui conflict.	
		pct.26 <i>”26. În cazul suspiciunilor argumentate ale falsificării numerelor de identificare ale vehiculului, sau fraudarea datelor odometrului ce poate cauza evaluarea incorectă a conformității tehnice a vehiculului, conform informațiilor oferite de SI „Autotest” sau altor documente oficiale, expertul pentru activitatea de inspecție tehnică și/sau conducătorul stației de inspecție tehnică este obligat să informeze Inspectoratul General al Poliției și Agenția”.</i> Obiecții: Deși, autorul proiectului a prevăzut obligația expertului pentru activitatea de inspecție tehnică de a comunica Inspectoratului General al Poliției și Agenției Naționale Transport Auto, despre toate suspiciunile de falsificare a numerelor de identificare ale vehiculului, sau de fraudare a datelor odometrului, acesta nu a asigurat acestui proces de raportare o gestionare corespunzătoare și că expertul își îndeplinește obligațiile profesionale în mod responsabil. În acest sens, considerăm că Regulamentul în speță trebuie să conțină proceduri clare privind acțiunile expertului în cazul identificării unor astfel de suspiciuni, modalitatea de informare (ex. întocmirea unui raport care să includă toate aspectele suspiciunii, fotografii, etc.), și, după caz răspunderea acestuia în caz de ne-informare a autorităților competente, având în vedere gravitatea acestor fapte. În aceeași ordine de idei, art. 276 alin. (1) din Cod penal, prevede că, falsificarea seriei, a numărului de	Se acceptă Proiectul a fost modificat.

		identificare ale șasiului, caroseriei sau motorului auto prin ștergere, înlocuire sau modificare, se pedepsește cu amendă în mărime de la 650 la 950 unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 180 la 240 de ore, sau cu închisoare de pînă la 1 an. În redacția propusă de autor, există pericolul ca experții să încurajeze proprietarii de vehicule să le ofere remunerații ilicite pentru a-i proteja de aceste efecte considerabile pe care le pot avea asupra lor, din care 6 motiv considerăm a se impune experților obligații de diligență crescută și de raportare a unor astfel de fapte ilicite pentru a proteja interesul public. Recomandări: Se propune completarea prevederilor proiectului cu reglementări care ar asigura că suspiciunile de falsificare a numerelor de identificare ale vehiculului, sau de fraudare a datelor odometrului sunt monitorizate corespunzător și că expertul își îndeplinește obligațiile în mod responsabil, acțiuni care nu în ultimul rând vor contribui la prevenirea și combaterea contravențiilor și a infracțiunilor din domeniul transporturilor.	
		pct.39 <i>”39. În cazul identificării deficiențelor periculoase, expertul pentru activitatea de inspecție tehnică anulează certificatul de inspecție tehnică eliberat anterior cu introducerea mențiunii în subsistemul informațional „Autotest”. Agenția ca posesor al SI „Autotest”, notifică Inspectoratului Național de Securitate Publică despre neadmiterea la exploatare a vehiculului. În acest caz deplasarea vehiculului pe drumurile publice este interzisă până la remedierea deficiențelor și efectuarea unei inspecții noi. Conducătorul auto este informat cu privire la orice deficiențe care au fost identificate în procesul de verificare a vehiculului și care necesită remediere”.</i> Obiecții: Prevederile pct. 39, în parte ce țin de informarea conducătorului auto cu privire la deficiențele care necesită a fi remediate, sunt generale, astfel, considerăm	Se acceptă Proiectul a fost modificat.

		că pe lângă introducerea mențiunii în subsistemul informațional „Autotest”, expertul ar urma să emită și unui raport final detaliat pe care-l va oferi conducătorului auto și în care se vor lista toate deficiențele constatate și gradul de severitate al acestora: minore, majore sau periculoase. Această notificare oficială, permite șoferului să fie pe deplin informat despre deficiențele vehiculului și măsurile necesare pentru remediere, iar în cazul unui dezacord cu rezultatele inspecției să-și revendice pretențiile în instanța judecătorească competentă. Recomandări: Se propune completarea prevederilor proiectului cu reglementări clare privind modul de informare a șoferului despre deficiențele care necesită a fi remediate (ex: Raportul a cărui model este stabilit în Anexa nr. 3), în deosebi în cazul în care se interzice deplasarea vehiculului pe drumurile publice.	
		Obiecție generală asupra proiectului Deși, autorul proiectului, a prevăzut chestiunile de suspendare, restrângere sau retragere a certificatului de competență profesională, precum și cerințele minime privind competența, formarea și certificarea experților pentru activitatea de inspecție tehnică, acesta a omis prezentarea unui model în anexă al certificatului de competență profesională al managerului și expertului, ori potrivit art. 127 alin. (5) din Codul transporturilor rutiere, modelul certificatului de competență profesională al managerului și al expertului de inspecție tehnică este prevăzut în Regulamentul cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere. Termenul de valabilitate a certificatului este de 5 ani. Situație similară este și în cazul autorizației pentru desfășurarea activității de inspecție tehnică periodică, în care autorul susține la pct. 12 din Regulament, că Agenția Națională Transport Auto, după caz, suspendă, restrânge și/sau retrage, autorizația pentru desfășurarea activității de inspecție tehnică periodică în condițiile prevăzute de Codul Transporturilor Rutiere	Se acceptă Proiectul a fost modificat.

		nr.150/2014, dar nu a prevăzut modelul acestei autorizații, de altfel potrivit art. 132 alin.(2) din Codul transporturilor rutiere, modelul autorizației pentru desfășurarea activității de inspecție tehnică periodică este prevăzut în Regulamentul cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere. Recomandări: Corelarea Regulamentului cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere cu Codul Transporturilor Rutiere în partea ce ține de stabilirea modelului certificatului de competență profesională al managerului și al expertului de inspecție tehnică, precum și a modelului autorizației pentru desfășurarea activității de inspecție tehnică periodică.	
		IV. Concluzia expertizei În nota de fundamentare, se menționează că, scopul proiectului constă în 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. La fel în cadrul notei de fundamentare, autorul susține că, 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	Se acceptă Proiectul a fost modificat.

		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. IV. Concluzia expertizei 8 Deși proiectul nu conține norme contradictorii sau conflicte dintre prevederile acestuia cu reglementările altor acte normative în vigoare, în proiect au fost atestate: • lacune de drept; • lipsa/ambiguitatea procedurilor administrative; • lipsa/insuficiența mecanismelor de supraveghere și control; • lipsa responsabilității clare pentru încălcări; întrucât autorul a omis precizarea unor reglementări concrete privind mecanismul de raportare a situațiilor de conflict de interese de către expertul pentru activitatea de inspecție tehnică, precum și consecințele nedeclarării acestui conflict; precizarea unor reglementări privind modul de informare a șoferului despre deficiențele care necesită a fi remediate, în deosebi în cazul în care se interzice deplasarea vehiculului pe drumurile publice; stabilirea modelului certificatului de competență profesională al managerului și al expertului de inspecție tehnică, precum și a modelului autorizației pentru desfășurarea activității de inspecție tehnică periodică. În final, considerăm oportună redactarea proiectului în contextul obiecțiilor și recomandărilor din prezentul raport de expertiză anticorupție.	
Ministerul Justiției (scrisoarea Nr.04/2-9668 din 15.10.2024)		La proiectul hotărârii: La pct. 3 remarcăm că, anexele se abrogă prin abrogarea prevederilor prin care respectivele au fost aprobate. Mai mult, nu este judicios a abroga Anexele nr. 3 și nr. 4 fără a interveni în pct. 2 din Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999. Totodată, semnalăm că, în conformitate cu art. 31 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, actele normative cu relevanță UE sunt marcate cu sigla „UE” pe prima pagină în partea dreaptă de sus, fără a fi necesară plasarea siglei pe fiecare pagină a proiectului.	Se acceptă Proiectul a fost modificat.
		La proiectul Regulamentului:	Se acceptă Proiectul a fost modificat.

	La pct. 4, în textul definițiilor, se va exclude în toate cazurile cuvântul „înseamnă” ca fiind excedent, or, semnul grafic de punctuație „ - ”, reprezintă linia de pauză și marchează lipsa predicatului.	
	Subsidiar, relevăm că, potrivit art. 45 din Legea nr. 100/2017, prevederile care determină obiectul, scopul și domeniul de aplicare, explică termeni (noțiuni), definesc concepte și orientează întreaga reglementare, se inserează în dispozițiile generale ale actului normativ. Astfel, recomandăm, expunerea prevederilor din capitolele I și II, într-un singur capitol intitulat „Dispoziții generale”.	Se acceptă Proiectul a fost modificat.
	La pct. 7 textul „conform periodicității stabilite la pct. 5 și 6” se va revedea, ori, pct. 6, de asemenea, include o normă de trimitere. Astfel, respectivele prevederi se vor revizui prin prisma art. 55 alin. (3) din Legea nr. 100/2017, conform căruia, nu se admite trimiterea la o altă normă de trimitere	Se acceptă Proiectul a fost modificat.
	Cu referire la pct. 16, prin care se stabilește că „Inspekția tehnică periodică se execută de către experți pentru activitatea de inspecție tehnică care îndeplinesc cerințele minime de competență, stabilite de Codul Transporturilor Rutiere nr. 150/2014 și Anexa nr. 3 la prezentul Regulament.”, atenționăm că, în conformitate cu art. 127 alin. (5) din Codul transporturilor rutiere, „Modelul certificatului de competență profesională al managerului și al expertului de inspecție tehnică este prevăzut în Regulamentul cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere.”. Astfel, Regulamentul cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere urmează să prevadă doar modelul certificatului de competență profesională al expertului de inspecție tehnică, pe când cerințele/condițiile pe care expertul trebuie să le îndeplinească expertul sunt stabilite, în special, la art. 128 din Codul transporturilor rutiere. Drept consecință, se va revedea redacția atât a pct. 16, cât și a anexei nr. 3 la Regulament	Se acceptă Proiectul a fost modificat.

	La sbp. 25.9 și 25.10 se vor exclude cuvintele „la prezentul Regulament”, or, în conformitate cu art. 55 alin. (4) din Legea nr. 100/2017, în cazul în care se face trimitere la o normă juridică care este stabilită în același act normativ, pentru evitarea reproducerii acesteia, se face trimitere la elementul structural sau constitutiv respectiv, fără a se indica că elementul respectiv face parte din același act normativ (observația este valabilă pentru toate cazurile similare din textul proiectului).	Se acceptă Proiectul a fost modificat.
--	---	--

Secretar General

Angela ȚURCANU